




3 1761 11650498 6



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116504986>



First Session
Thirty-second Parliament, 1980

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Wednesday, July 9, 1980

Issue No. 1

First Proceedings on

Bill S-7, intituled: "An Act to provide for the
prohibition of certain international air services"

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le mercredi 9 juillet 1980

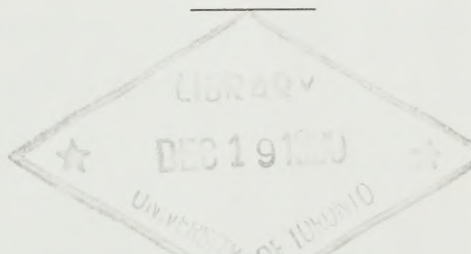
Fascicule n° 1

Premier fascicule sur

Le Bill S-7, intitulé: «Loi portant interdiction de
certains services aériens internationaux»

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	McElman
Bell	Molgat
Bonnell	Muir
Charbonneau	*Perrault
Davey	Petten
Denis	Riley
*Flynn	Roblin
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Marshall	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

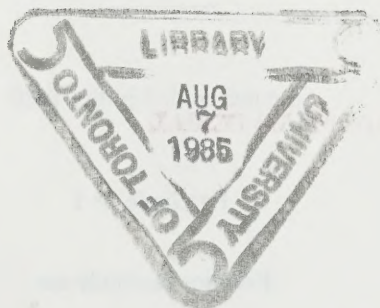
Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	McElman
Bell	Molgat
Bonnell	Muir
Charbonneau	*Perrault
Davey	Petten
Denis	Riley
*Flynn	Roblin
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Marshall	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)



ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, June 26, 1980:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Frith, seconded by the Honourable Senator Perrault, P.C., for the second reading of the Bill S-7, intituled: "An Act to provide for the prohibition of certain international air services".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald, that the Bill be referred to The Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le jeudi 26 juin 1980:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Frith, appuyé par l'honorable sénateur Perrault, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill S-7, intitulé: «Loi portant interdiction de certains services aériens internationaux».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 9, 1980

(2)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:55 p.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Present: The Honourable Senators Bell, Charbonneau, Denis, Langlois, Marshall, McElman, Molgat, Muir, Petten, Rowe, Sherwood and Smith. (12)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Neiman and McIlraith. (2)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to consider Bill S-7, "An Act to provide for the prohibition of certain international air services".

Witnesses:

From the Department of External Affairs:

Mr. Lorne S. Clark, Director, Legal Operations Division.

From the Department of Transport:

Mr. Paul B. Sheppard, Director, Civil Aviation Security;

Mr. Dionigi M. Fiorita, Legal Adviser.

Mr. Clark made a statement and, with Messrs. Sheppard and Fiorita, answered questions.

The Committee proceeded to deal with the Bill clause by clause.

Clause 2 carried.

On Clause 3

The Honourable Senator McElman moved that Clause 3 of the English version be amended by striking out line 13, on page 2, and substituting the following:

"an territory; and"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

The Honourable Senator Langlois moved that Clause 3 be amended by striking out line 17, on page 2, and substituting the following:

"state is in default if, without justification, the state has not extra-"

After debate thereon, the question being put on the amendment, the Committee divided as follows:

YEAS: 3, NAYS: 5.

The motion was declared lost.

Clause 4 carried.

On Clause 5

The Honourable Senator Muir moved that Clause 5 be amended by striking out lines 42 and 43, on page 2, and substituting the following:

"conviction to a fine not exceeding fifty thousand dollars".

After debate, the Honourable Senator Muir allowed his Motion to stand awaiting further discussion with the officials of the Department of External Affairs.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 9 JUILLET 1980

(2)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 55 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Présents: Les honorables sénateurs Bell, Charbonneau, Denis, Langlois, Marshall, McElman, Molgat, Muir, Petten, Rowe, Sherwood et Smith (12).

Présents, mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Neiman et McIlraith. (2)

Aussi présents: M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend l'étude du Bill S-7, «Loi portant interdiction de certains services aériens internationaux».

Témoins:

Du ministère des Affaires extérieures:

M. Lorne S. Clark, directeur, Division des opérations juridiques.

Du ministère des Transports:

M. Paul B. Sheppard, directeur, Sécurité de l'aviation civile;

M. Dionigi M. Fiorita, conseiller juridique.

M. Clark fait une déclaration et, avec les témoins Sheppard et Fiorita, répond aux questions.

Le Comité entreprend l'étude du bill article par article.

L'article 2 est adopté.

Article 3

L'honorable sénateur McElman propose que la version anglaise de l'article 3 soit modifiée en remplaçant la ligne 13, page 2, par ce qui suit:

"an territory; and"

L'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

L'honorable sénateur Langlois, propose que l'article 3 soit modifié en remplaçant la ligne 16, page 2, par ce qui suit:

"pas, sans justification, extradé ou poursuivi les parties à un acte."

Le débat s'engage puis, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté sur division:

POUR: 3, CONTRE: 5.

La motion est rejetée.

L'article 4 est adopté.

Article 5

L'honorable sénateur Muir propose que l'article 5 soit modifié en remplaçant la ligne 42, page 2, par ce qui suit:

"amende maximale de cinquante mille dollars."

Après débat, l'honorable sénateur Muir a réservé sa motion en attendant d'autres discussions avec les fonctionnaires du ministère des Affaires extérieures.

At 6:55 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

A 18 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, July 9, 1980

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-7, to provide for the prohibition of certain international air services, met this day at 4.55 p.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (Chairman) in the Chair.

Mr. Chairman: Honourable senators, we are fortunate to have with us Mr. Lorne S. Clark, Director, Legal Operations Division, Department of External Affairs, who will speak to the bill, but first I will ask him to introduce his colleagues, and then I will call upon him to make an opening statement, after which the meeting will be opened to questions.

Mr. Lorne S. Clark, Director, Legal Operations Division, Department of External Affairs: Thank you very much, Mr. Chairman. My colleague, Paul Sheppard, from the Department of Transport, Mr. Dionigi Fiorita from the Department of Justice and with the Department of Transport, and Mr. Gordon Morrison from External Affairs are here with me today to assist in responding to any inquiries that we receive from honourable senators.

Mr. Chairman, first let me say that it is a pleasure to be here, because the opportunity to meet with honourable senators is not that frequent, our tasks normally taking us to the other place, and it is a pleasure to have a reminder that our Parliament consists of two houses, and there is the same interest on this side as there is on the other side with regard to major issues. We consider this bill, short as it may be, to be of some degree of importance.

It will be recalled that the Heads of State and Government of what are called the Summit 7—that is, the seven major industrialized powers in the western world—met in July 1978 in Bonn and adopted what has come to be known as the Bonn Declaration on Hijacking.

The Bonn Declaration in effect is a statement that the governments of the seven agreed to sever their air links with any state that does not extradite or prosecute hijackers found in their territory, or does not return the hijacked aircraft. In order to fulfill this commitment, there is a requirement under Canadian law to provide for a statutory basis for the severing of such air links. The law, as it is now, would in principle permit Canada to take some measures to implement the Bonn Declaration, but specific legislation will provide clearer authority and, of course, greater certainty. Such legislation would also allow the government to act very rapidly in response to a particular hijacking incident.

The preparation of this legislation has involved the Department of External Affairs, the Department of Justice, and the Department of Transport.

In summary, the bill being considered by honourable senators today authorizes the Governor in Council to prohibit air

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 9 juillet 1980

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-7, Loi portant interdiction de certains services aériens internationaux, se réunit aujourd'hui à 16 h 55 pour étudier le bill.

Le sénateur George I. Smith (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes heureux d'accueillir M. Lorne S. Clark, directeur, Direction des Opérations juridiques du ministère des Affaires extérieures, qui va nous parler du bill. Mais, je vais d'abord lui demander de présenter ses collègues puis l'inviter à faire une déclaration préliminaire; après quoi vous pourrez poser des questions.

M. Lorne S. Clark, directeur, Direction des Opérations juridiques, ministère des Affaires extérieures: Merci M. le président. Mon collègue, M. Paul Sheppard, du ministère des Transports, M. Dionigi Fiorita, du ministère de la Justice affecté au ministère des Transports, et M. Gordon Morrison des Affaires extérieures, sont ici présents aujourd'hui pour m'aider à répondre à toutes les questions que nous poseront les honorables sénateurs.

M. le président, permettez-moi tout d'abord de vous dire combien nous sommes heureux de nous trouver ici, étant donné que nous n'avons pas tellement l'occasion de rencontrer les honorables sénateurs, nos tâches nous appelant d'ordinaire de l'autre côté, et c'est un plaisir de nous voir rappeler que notre Parlement est composé de deux Chambres et que les questions importantes revêtent le même intérêt pour ce côté comme pour l'autre. Nous considérons que ce bill, si bref soit-il, a une certaine importance.

Nous rappellerons que les chefs d'États et de gouvernements de ce que l'on appelle le sommet des sept, c'est-à-dire les principales puissances industrialisées du monde occidental, se sont réunis en juillet 1978 à Bonn et ont adopté ce que l'on appelle la déclaration de Bonn sur la piraterie aérienne.

La déclaration de Bonn est en effet une déclaration selon laquelle les gouvernements des sept pays se sont mis d'accord pour rompre leurs liaisons aériennes avec tout état qui n'extrade pas ou n'intente pas des poursuites contre les pirates aériens découverts sur son territoire ou qui ne rend pas les avions détournés. Pour remplir cet engagement, la loi canadienne prévoit qu'il y a lieu d'établir une base statutaire pour interrompre ces liaisons aériennes. Dans son état actuel, la loi existante permettrait, en principe, au Canada, de prendre certaines mesures pour la mise en application de la Déclaration de Bonn. Toutefois, une législation précise définira une autorité plus nette et, bien entendu, donnera une plus grande certitude. Une telle loi permettra également au gouvernement d'agir très rapidement, en réponse à tout incident donné en matière de piraterie aérienne.

Le ministère des Affaires extérieures, le ministère de la Justice et celui des Transports ont participé à la préparation de cette loi.

En résumé, le bill qu'examinent les honorables sénateurs aujourd'hui autorise le gouverneur en conseil à interdire les

[Text]

services between Canada and a defaulting state, that is, a state that harbours a hijacker or fails to return a hijacked aircraft. It also provides for penalties in the case of violation of the order of prohibition.

In conclusion, Mr. Chairman, I might point out that since the July 17, 1978—Bonn Declaration—the incidence of world-wide hijacking has indeed gone down, not necessarily due, of course, to the Declaration itself, but we would expect that an analysis of the situation would indicate that the Declaration, embodying as it does the firm commitment of the seven major industrialized countries, has probably contributed to the kind of climate that has seen a reduction in the number of hijackings.

In 1978 there were 31 hijackings worldwide that would have come under the type of situation envisaged by the Bonn Declaration. In the succeeding year, 1979, there were 27—four fewer. Up to the end of May of this year there have been 11. So we have seen a reduction. It is also worth noting, Mr. Chairman, that the 1978 Bonn Declaration was reaffirmed at the Tokyo summit in 1979 by the Heads of State and Government, and just recently, once again at the Venice summit. We have the texts of the statements of reaffirmation for the committee record, if that is deemed helpful and useful. Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Clark, for your succinct and clear explanation.

Honourable senators, the Chair will now be glad to entertain any questions you wish to put to Mr. Clark or any of his colleagues.

Senator Rowe: Mr. Clark, have you a breakdown of those figures in terms of the proportion of hijackings that might have occurred in any of the seven countries you were referring to?

Mr. Clark: Yes, sir. Some of these incidents did indeed involve, if not occur in, some of the seven countries. For example, there was a Libyan hijacking in which the hijackers passed through Rome Airport. Italy, of course, is a member of the Summit Seven. There have also been a number of hijackings involving the United States and United States registered aircraft.

Senator Rowe: You spoke of a decrease. Has there been a decrease in the proportion of hijackings taking place in those seven countries?

Mr. Clark: One could probably answer yes to that question, but it is difficult because the base figures are fairly low. For example, if there were one or two hijackings involving the Federal Republic of Germany a few years ago and recently there have not been, obviously that is a decrease. But it is not necessarily correct, to draw any particular conclusion from that. One should, I suppose, look at the totality of the numbers in the seven.

I would reiterate what I said in my opening remarks, that the kind of climate the Bonn Declaration has assisted in creating has, in our view, contributed to the reduction in numbers.

[Traduction]

services aériens entre le Canada et un état défaillant, c'est-à-dire un état qui donne asile à un pirate aérien ou ne retourne pas un avion détourné. Le bill prévoit également des sanctions en cas de violation de l'ordonnance d'interdiction.

Pour terminer, M. le président, je peux préciser que, depuis la déclaration de Bonn du 17 juillet 1978, le nombre d'actes de piraterie aérienne perpétrés dans le monde a diminué. Bien entendu, cette réduction n'est pas nécessairement attribuable à la déclaration elle-même. Nous pensons toutefois qu'une analyse de la situation indiquerait que l'insertion, dans la Déclaration d'un engagement ferme des sept principaux pays industrialisés, a probablement contribué à la diminution des actes de piraterie aérienne.

En 1978, il y a eu dans le monde 31 cas de piraterie aérienne, aux termes de la déclaration de Bonn. L'année suivante, en 1979, il y en a eu 27, soit quatre de moins. Jusqu'au mois de mai, cette année, il y en a eu 11. Nous constatons donc une diminution. Enfin, fait important à noter, monsieur le président, les chefs d'état et de gouvernements ont confirmé la déclaration de Bonn de 1978 au sommet de Tokyo en 1979. Tout dernièrement, au sommet de Venise, ils l'ont de nouveau confirmée. Nous avons les textes des déclarations de confirmation pour le procès-verbal du comité, si on le juge utile. Merci Monsieur.

Le président: Merci, Monsieur Clark, de votre explication succincte et claire.

Honorables sénateurs, vous pouvez maintenant poser vos questions à M. Clark ou à l'un de ses collègues.

Le sénateur Rowe: Monsieur Clark, avez-vous un état détaillé du nombre d'actes de piraterie dans chacun des sept pays dont vous avez parlé?

M. Clark: Oui monsieur. Quelques uns de ces accidents impliquent en fait, certains des sept pays, même s'ils ne s'y sont pas produits. Par exemple, il y a eu, en Libye un acte de piraterie, au cours duquel les pirates sont passés à l'aéroport de Rome. Bien entendu, l'Italie est membre du sommet des Sept. Il y a eu également un certain nombre d'actes de piraterie impliquant les États-Unis et des aéronefs immatriculés dans ce pays.

Le sénateur Rowe: Vous parlez d'une diminution. Y a-t-il eu réduction du nombre d'actes de piraterie commis dans ces sept pays?

M. Clark: On pourrait probablement répondre oui à cette question mais il est difficile de le faire parce que les chiffres ne sont pas très élevés. Par exemple, il y a eu un ou deux actes de piraterie impliquant la République fédérale allemande, il y a quelques années et, s'il ne s'en est pas produit dernièrement, il a manifestement eu diminution. Toutefois, on n'est pas nécessairement autorisé à en tirer des conclusions particulières. Je suppose que l'on doit envisager le nombre total des actes de piraterie commis dans les sept pays.

Je répète ce que j'ai dit dans ma déclaration préliminaire, à savoir que le genre de climat que la déclaration de Bonn a aidé à créer a contribué à notre avis à diminuer de nombreux des actes de piraterie.

[Text]

Senator Neiman: Mr. Chairman, as a visitor to your committee may I be permitted to ask a couple of questions?

The Chairman: Certainly, Senator Neiman.

Senator Neiman: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Clark, I am aware that the United States has passed some legislation in support of this Declaration and that Bonn has amended certain regulations in order to give effect to the Declaration. To your knowledge, have any of the rest of the seven countries taken any action in that respect, apart from Canada in terms of the bill that is before us?

Mr. Clark: Mr. Chairman, in addition to the United States, which had legislation preceding the Bonn Declaration, and apart from the action on amendment to the regulations taken by the Government of the Federal Republic of Germany, the British government has also taken specific steps to deal with the Bonn Declaration-type of incident.

We have asked our embassies in Tokyo, Paris and Rome for reports on the particular legislative or regulatory regimes in those countries that would govern hijacking, and we expect to have that information within the next day or two, in which case I will be pleased to submit it to the committee under a covering letter.

Basically, we have the United States, the Federal Republic of Germany, the United Kingdom and, now, Canada. As for the others, we are still awaiting the information.

Senator Neiman: The Declaration itself refers to international terrorism and then specifies hijacking of aircraft.

I have read through certain proposed legislation in the United States that goes far beyond the matter of hijacking and deals with a variety of acts of international terrorism. Is it contemplated here that Canada will deal with the wider aspects of international terrorism?

Mr. Clark: Mr. Chairman, that is a significant and useful question because whenever we get into the general area of hijacking there is this cross-link with what is called terrorism in general. Indeed, that is borne out by the fact that the Venice summit not only issued a statement on hijacking but went on, for example, with a separate statement on the taking of diplomatic hostages, under the general heading of terrorism.

To answer the specific question, Mr. Chairman, the consideration here relates to the authority to suspend air services, but not to lay charges or to deal with hijacking offenders. The problem is that we have a vast network of bilateral agreements with states all over the world. These states, of course, as parties to an agreement with Canada, have reason to expect that Canada will live up to the terms of those agreements. What we are doing is providing, in conformity with international law, for a mechanism whereby certain rights and privileges granted under specific agreements can be either terminated or suspended. Therefore, this bill deals with that subject alone.

[Traduction]

Le sénateur Neiman: Monsieur le président, en ma qualité de visiteur, puis-je être autorisé à poser quelques questions?

Le président: Certainement, sénateur Neiman.

Le sénateur Neiman: Merci monsieur le président.

M. Clark, je sais que les États-Unis ont adopté certaines lois à l'appui de la déclaration et que Bonn a modifié certains règlements pour la mettre à exécution. À votre connaissance, d'autres pays, parmi les sept, ont-ils, à part le Canada, pris des mesures à cet égard, sous la forme du Bill dont nous sommes saisis?

M. Clark: Monsieur le président, en plus des États-Unis qui possédaient une législation antérieure à la déclaration de Bonn et à part la modification du règlement adoptée par le gouvernement de la République fédérale allemande, le gouvernement britannique a également pris des mesures définies au sujet des incidents du type de ceux que mentionne la déclaration de Bonn.

Nous avons demandé à nos ambassades de Tokyo, de Paris et de Rome des rapports sur les lois particulières ou les régimes de réglementation existant dans ces pays et qui régissent la piraterie aérienne. Nous espérons avoir ces renseignements dans un jour ou deux et, dans ce cas, je serais heureux de les soumettre au Comité sous lettre de couverture.

Fondamentalement, nous avons les États-Unis, la République fédérale allemande, le Royaume-Uni et maintenant le Canada. En ce qui concerne les autres nous attendons toujours les renseignements.

Le sénateur Neiman: La déclaration elle-même fait allusion au terrorisme international et précise ensuite le détournement d'avions.

J'ai lu certains projets de loi des États-Unis qui dépassent largement le cadre de la piraterie aérienne et traitent de divers actes de terrorisme international. Envisage-t-on ici que le Canada s'occupera des aspects plus vastes du terrorisme international?

M. Clark: Monsieur le président, c'est là une question importante et utile parce que, chaque fois que nous abordons le domaine général des actes de piraterie aérienne, il y a toujours ce lien connexe qu'on appelle le terrorisme en général. En fait, cela est confirmé par le fait que le sommet de Venise n'a pas seulement formulé une déclaration sur la piraterie aérienne mais a, par exemple, formulé une déclaration distincte sur la prise d'otages diplomatique, et ce sous la rubrique générale du terrorisme.

Pour répondre à la question précise, monsieur le président, tout ce que nous examinons ici concerne l'autorité de suspendre les services aériens mais pas nécessairement de porter des accusations ou de s'occuper des pirates de l'air. Le problème est que nous avons établi un vaste réseau d'accords bilatéraux avec des États du monde entier. Ceux-ci, évidemment, en tant que parties à un accord avec le Canada, s'attendent que ce dernier en respectera les modalités. Conformément au droit international, nous établissons un mécanisme en vertu duquel il est possible d'abolir ou de suspendre certains droits et privilèges accordés aux termes d'accords particuliers. Par conséquent, le projet de loi ne s'applique qu'à cette question.

[Text]

The general terrorism question, it is considered, can be dealt with adequately under existing provisions in Canadian law, including, of course, the Criminal Code of Canada. At the present time, I am not aware of any proposal to introduce legislation dealing with other specific aspects of terrorism, but I would ask my colleague, Mr. Fiorita, who is from the Department of Justice and with the Department of Transport, whether he has anything to add to that particular comment.

Mr. Dionigi M. Fiorita, Legal Adviser, Department of Transport: No, I do not, Mr. Clark. I believe there has been no indication at the present to expand the proposed bill to include other forms of terrorism at this time.

Mr. Clark: Thank you, Mr. Fiorita.

The only other comment I should like to make, Mr. Chairman, is that there is currently a U.N. Convention with regard to the taking of hostages. This was recently adopted by the United Nations General Assembly. We are of course, looking at that Convention carefully with a view to recommending that Canada become a party.

In the context of that review, we will look at the need for legislation, if such a need indeed exists. It may be that as a result of the study some legislation might be forthcoming in the context of Canada being able to fully implement the provisions of the U.N. Convention. That study is still under way. Personally, I do not know if, in fact, the decision will be that we require legislation. It may be that we do not, but if we do, then it will be introduced in the normal way. The considered view could be that we need some kind of legislation to enable us to live up to all of the terms of that U.N. Convention on hostage taking; as far as existing international law and existing counter-terrorism activities are concerned, the view is that we have the authority required for Canada to act.

Senator Neiman: If I might be allowed one further question, Mr. Chairman. The question deals with procedure and I, perhaps, should know the answer. Clause 3 of the bill states:

3.(1) Where the Secretary of State for External Affairs certifies to the Governor in Council—

Since you are dealing with criminal acts, I wonder why it would be the Secretary of State for External Affairs rather than the Minister of Justice who would make the determination as to whether criminal acts are, in fact, taking place.

Mr. Clark: Mr. Chairman, of course, a defaulting state means another sovereign entity with an independent government. The certification that a state is in default of an international obligation, in our view, would have to be made by the minister responsible for foreign relations, because it involves international affairs. It also involves diplomatic notification, and reports on a state being in default would normally come through diplomatic channels. Therefore, the Secretary of State for External Affairs would be the minister of the Crown who would be in receipt of the information concerning the details of the hijacking or the failure to return a hijacked aircraft from another country. That is why the Secretary of State for External Affairs has been cited as being responsible for making the certification.

[Traduction]

On considère que les dispositions des lois canadiennes existantes, y compris naturellement le Code criminel du Canada, permettent de régler adéquatement la question générale du terrorisme. A ma connaissance, aucun projet de loi portant sur d'autres aspects précis du terrorisme n'a été présenté, mais je demanderais à mon collègue, M. Fiorita, du ministère de la Justice affecté au ministère des Transports, s'il peut mieux nous renseigner à ce sujet.

M. Dionigi M. Fiorita, conseiller juridique, ministère des Transports: Non, monsieur Clark. Je ne crois pas qu'on ait l'intention, à l'heure actuelle, d'élargir le projet de loi pour inclure d'autres formes de terrorisme.

M. Clark: Je vous remercie, monsieur Fiorita.

J'aimerais simplement ajouter, monsieur le président, que l'Assemblée générale des Nations Unies vient d'adopter une convention sur la prise d'otages. Nous l'étudions évidemment minutieusement afin de recommander, le cas échéant, que le Canada la ratifie.

Dans le cadre de cette étude, nous examinerons s'il convient d'adopter une loi dans ce domaine. Il se peut que l'étude démontre que le Canada doit adopter une loi afin de pouvoir appliquer les dispositions de la convention des Nations Unies. Cette étude est en cours. Quant à moi, je me demande si une loi est vraiment nécessaire. Le cas échéant, elle sera présentée par la voie normale. Il semble que nous devrions adopter une loi pour appliquer les modalités de la convention des Nations Unies sur la prise d'otages, mais quant au droit international et aux activités existantes contre le terrorisme, le Canada possède l'autorité voulue pour agir.

Le sénateur Neiman: Permettez-moi une dernière question, monsieur le président. La question porte sur la procédure et je devrais peut-être en connaître la réponse. Le paragraphe 3(1) du projet de loi stipule:

Si le secrétaire d'État aux Affaires extérieures certifie au gouverneur en conseil . . .

Comme il s'agit d'actes criminels, je me demande pourquoi le secrétaire d'État aux Affaires extérieures et non le ministre de la Justice doit déterminer s'il s'agit d'un acte criminel.

M. Clark: Monsieur le président, un État défaillant signifie, évidemment, un autre État souverain dirigé par un gouvernement distinct. À notre avis, comme il s'agit de questions internationales, il reviendrait au ministère responsable des Affaires étrangères de certifier qu'un État ne respecte pas une obligation internationale. Cet avis serait normalement transmis par voie diplomatique. Par conséquent, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures serait le ministre de la Couronne qui posséderait les renseignements voulus au sujet du détournement ou du refus d'un autre pays de retourner un aéronef détourné. C'est pourquoi le secrétaire d'État aux Affaires extérieures est celui qui doit en informer le gouverneur en conseil.

[Text]

Then, of course, the order by the Governor in Council would involve both the Secretary of State for External Affairs and the Minister of Transport, because of international air transport implications. In this case, the Minister of Justice, who of course has responsibility with regard to offences in Canada, is not involved, the reason being that the offence *per se* has taken place in a foreign country. It is a question of the default by that country under the terms of the Bonn Declaration.

Senator McElman: Mr. Chairman, there is existing law, according to the witness, that could be invoked in circumstances of this kind, and the witness has said that this is to be a more specific law. Has the existing law been invoked by Canada at any point in time against any state in respect of this problem?

Mr. Clark: There have been no instances involving the suspension of any air services between Canada and a foreign state to date. In a sense, perhaps we have been fortunate. The number of hijacking incidents that have occurred in the last several years have not involved Canadian aircraft or crews, or even aircraft en route to or from Canada. There have been instances where there have been Canadian nationals on hijacked aircraft, but that has not been sufficient to involve consideration by Canada of the suspension of air services.

Senator McElman: While Canada may not have been directly involved, that surely is not the principle of the legislation. The principle of the legislation has to be to bring pressure to bear upon states which permit refuge to such people, no matter where the act may have occurred.

Mr. Clark: In the post-Bonn Declaration era, your perception is absolutely right; but the original question, as I understood it, was whether in advance of this legislation, and in advance of the Bonn Declaration itself, there had been considered a need to take action. The situation now, as the honourable senator indicates, is really twofold: first, to provide a means for reaction should direct Canadian interests be involved; and, secondly, and equally important, as a means to bring pressure to bear on a defaulting state.

It is considered that the action with regard to a defaulting state where our direct interests are not involved should really be joint action among the Bonn seven, and that is why the seven have pledged themselves in this Declaration to take action. However, the triggering or the initial exercise in putting in motion the Bonn Declaration machinery would be instigated by a state directly concerned. In other words, if an Italian aircraft is hijacked, the initial triggering would normally come from the Government of Italy, with support and follow-up action by the other members of the seven. That is not to say that we would envisage that there must be unanimity or that all seven states must act, because it may be that in a given situation one or more of the governments involved might decide not to act. But that would not necessarily restrict other governments from acting. Each case will be looked at individually.

So, it is twofold; first of all, where there is a direct Canadian interest, the machinery can be implemented; secondly, the need to "send a message" to make it clear that this type of

[Traduction]

Comme il s'agit de questions de transport aérien international, le décret promulgué par le gouverneur en conseil intéresserait tant le secrétaire d'État aux Affaires extérieures que le ministre des Transports. Dans ce cas, le ministre de la Justice, qui est évidemment responsable de ces délits au Canada, n'est pas visé parce que le délit en soi a eu lieu dans un pays étranger. C'est une question de défaillance d'un pays aux termes de la déclaration de Bonn.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, selon les témoins, on pourrait invoquer certaines lois existantes dans des cas de ce genre et on nous dit que cette nouvelle loi sera plus précise. Le Canada a-t-il invoqué à un moment donné la loi actuelle contre un État dans un cas de ce genre?

M. Clark: Il n'y a jamais eu jusqu'à maintenant de suspension de services aériens entre le Canada et un État étranger. On peut sans doute dire que nous avons eu de la chance. Aucun aéronef ou équipage canadien ni aucun aéronef en direction ou en provenance du Canada n'a été touché par les incidents de détournement qui se sont produits au cours des dernières années. Dans certains cas, des citoyens canadiens se trouvaient à bord de l'aéronef détourné, mais cela ne suffisait pas pour que le Canada suspende les services aériens.

Le sénateur McElman: Le principe de la loi n'est certes pas de n'intervenir que lorsque le Canada est directement touché. L'objectif de la loi est de faire pression sur les États qui donnent refuge à ces criminels quel que soit l'endroit où se produit le détournement.

M. Clark: C'est le cas depuis l'adoption de la déclaration de Bonn. Mais je croyais que la question était de savoir si avant l'adoption de cette loi et avant la promulgation de la déclaration de Bonn, on avait jugé qu'il était nécessaire d'adopter une loi. Comme l'honorable sénateur l'a indiqué, cette loi vise deux objectifs: premièrement, intervenir directement si des intérêts canadiens sont touchés et, deuxièmement, ce qui est tout aussi important, faire pression sur un État défaillant.

Lorsque des intérêts canadiens ne sont pas directement touchés, les sept pays qui se sont engagés à appliquer la Déclaration de Bonn sont censés prendre des mesures communes contre un État défaillant. Toutefois, il reviendrait d'abord à l'État en cause d'appliquer cette déclaration. En d'autres termes, si un aéronef italien était détourné, normalement le gouvernement italien interviendrait d'abord et les autres signataires de la déclaration de Bonn suivraient ensuite: Ce qui ne veut pas dire que l'unanimité est requise ou que les sept États doivent intervenir, car il se peut que l'un ou plusieurs gouvernements décident de s'abstenir. Cela n'empêcherait pas nécessairement les autres gouvernements de le faire. Chaque cas doit être étudié individuellement.

En résumé, le Canada interviendrait, si des intérêts canadiens sont directement touchés et si l'État directement visé doit normalement, mais nécessairement, informer directement

[Text]

behaviour is not acceptable, and that would be triggered, generally speaking but not necessarily, by a state directly involved, with Canada then joining in. In either event, there would be extensive consultations, and the Heads of State and Government involved pledged themselves at Venice to ensure that there would be immediate and extensive consultation among the seven with regard to any particular incident.

Senator McElman: Since the Bonn Declaration and during 1979 and to date in 1980 there have been 38 incidents. Have any of the member states of the group of seven instituted action against a state that permitted itself to be used as a refuge for these people?

Mr. Clark: The answer is no, Mr. Chairman, and this is one of the concerns that lay behind Canada supporting a move for the discussion which took place in Rome in advance of the Venice meeting aimed at a re-examination of the Bonn Declaration and its machinery. In most cases there have been discussions with the governments concerned and explanations were forthcoming. Let me say that the normal system is that whenever a hijacking is reported anywhere in the world, the Department of External Affairs instructs our mission in the country or accredited to the country to try to ascertain all the information concerning the hijacking. These cables, both the one going out and the one coming back are copied to our embassies in the capitals of the other members of the Summit 7. Then there is an information exchange about all these details.

As I indicated earlier, none of the incidents recorded thus far involved direct Canadian interests. Where they involved the interests of the other members of the Bonn 7, we were concerned to find out if any action was going to be taken. Now several of these, of course, were in the United States involving United States aircraft where appropriate action was undertaken by the Americans to apprehend the offender or otherwise terminate the hijacking incident. Some of them also involved Cuba, where the United States-Cuba hijacking agreement has now been in suspension for some time, unlike the Canada-Cuba agreement which we renewed with the Cuban government last year and which remains in force. Others were questionable, in the sense that there was a discussion as to whether the Bonn Declaration should be implemented or not because in fact the hijackers were going to a third country but were in effect being escorted in custody, as was the case with the Libyan aircraft, where they went to Rome Airport but when there in the custody of law enforcement officials, so it was not considered necessary to trigger the Bonn Declaration.

I would not want to mislead honourable senators in thinking that none of these incidents would *prima facie* qualify for action under the Bonn declaration. Indeed, our view is that several of them perhaps did, but since there was not a direct Canadian interest and the parties directly concerned came to the decision, for whatever reasons, that they did not want to trigger the Bonn mechanism, no action was in fact taken. But the Rome meeting I referred to and the Venice summit itself lead us to believe that, with this pledge for closer and tighter

[Traduction]

l'État défailant du caractère inacceptable de son comportement. Le Canada appuierait ensuite ce pays. Quel que soit le cas, des consultations prolongées s'engageraient, et les chefs d'État et du gouvernement des pays signataires de la déclaration de Bonn ont convenu à Venise de se consulter mutuellement dans une telle situation.

Le sénateur McElman: Depuis la déclaration de Bonn, il y a eu 38 détournements d'avion. L'un des États membres du groupe des sept a-t-il pris des mesures de représailles contre l'État qui a accueilli les auteurs d'un détournement?

M. Clark: Non, monsieur le président. C'est pourquoi le Canada a réclamé qu'on réétudie la déclaration de Bonn et ses mécanismes d'application, lors de la rencontre qui a lieu à Rome en prévision de la réunion de Venise. Dans la plupart des cas, les gouvernements visés se sont engagés, à la suite de discussions, à expliquer leur conduite. Permettez-moi de dire qu'en temps normal, toutes les fois qu'on signale un détournement où que ce soit dans le monde, le ministère des Affaires extérieures donne ordre à notre mission qui se trouve dans le pays, ou qui y est accréditée, de tenter d'obtenir tous les renseignements pertinents au détournement. Des exemplaires de ces câblogrammes, tant le message que la réponse, sont transmis ensuite à nos ambassades dans les capitales des autres pays qui participent au Sommet des 7. Il y a par là suite échange de renseignements relativement à tous ces détails.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, aucun des incidents signalés jusqu'à maintenant ne mettait directement en cause des intérêts canadiens. Lorsque les intérêts d'un autre des 7 pays participant au Sommet de Bonn étaient en cause, il nous fallait chercher à savoir si des mesures seraient prises. Plusieurs de ces détournements ont naturellement eu lieu aux États-Unis, à bord d'avions américains et des mesures appropriées ont été prises par ce pays afin d'arrêter le coupable ou de mettre autrement fin au détournement. Certains autres détournements concernaient Cuba, où l'accord américano-cubain sur les détournements est suspendu depuis un certain temps, ce qui n'est pas le cas de l'accord canado-cubain qui a été renouvelé l'an dernier et qui est toujours en vigueur. D'autres étaient discutables en ce sens qu'on se demandait si la déclaration de Bonn devait être appliquée ou non du fait que les pirates de l'air se rendaient dans un tiers pays et étaient escortés sous bonne garde comme ce fut le cas pour l'aéronef libyen alors que les pirates se sont rendus à l'aéroport de Rome sous escorte de représentants des forces de l'ordre; on n'a donc pas considéré qu'il était nécessaire de déclencher tous les mécanismes de la déclaration de Bonn.

Je ne voudrais toutefois pas que les honorables sénateurs croient qu'aucun de ces incidents ne pourrait de prime abord exiger l'application de la déclaration. Nous estimons, à vrai dire, que tel était le cas pour plusieurs d'entre eux, mais que puisque le Canada n'était impliqué directement dans aucun d'entre eux et que les parties directement concernées en sont venues à la conclusion, pour une raison quelconque, qu'elles ne voulaient pas appliquer la déclaration de Bonn, aucune mesure n'a de fait été prise. Mais la rencontre de Rome à laquelle j'ai

[Text]

monitoring of incidents and better exchange of information, we would now be in a better position possibly to urge triggering of the Bonn Declaration in a particular case, which may be a little more active rather than reactive, shall I say, than has been the earlier policy. In any case, every incident is really looked at on its own merits.

Senator Bell: I was wondering, because of the emphasis being on commercial hijackings and so on, if that means that we already have legislation which protects us in cases of hijacking of other than commercial aircraft, for instance military aircraft or customs or police aircraft or even private aircraft. Is there protection already in place with respect to those? If not, why are we dealing with commercial aircraft only in this particular instance?

Mr. Clark: Again, the quality of the questions is extremely high. Obviously, honourable senators have given some thought to this bill and its ramifications. I think the simple answer, senator, is that what we are seeking here is authority to suspend air services, and they are generally commercial services whether scheduled or unscheduled. For private flights or for military flights, these are not based on bilateral air agreements. They do not provide for a pattern of flights; they are either *ad hoc* or particular in nature and, of course, Canada is in a position to ban private flights into Canada from other countries without any difficulty. Appropriate action can be taken by the Minister of Transport. But what we have here is a network of international agreements which provide for services which we would then be interrupting. So what we are seeking here is a right to override in special circumstances those international agreements. Canada is in the position to deny the right to military aircraft from any country to come to this country at any time and the something would hold true for private planes.

Senator Bell: Then if you have a Canadian aircraft, not a commercial aircraft on a regular schedule, and you have a hijacker who has come from some other country and has hijacked this aircraft, how do you get it back? How do we get compensation from the country he chooses to land that hijacked aircraft in?

Mr. Clark: We would, of course, go initially through diplomatic channels, asking for release of the aircraft. I believe I now follow the line of thinking. If a private, or indeed military, aircraft belonging to Canada were hijacked and the state of landing refused to release that aircraft, clearly that state could then be termed as a defaulting state under the provisions of the Bonn Declaration and our legislation, and then we could take action to suspend commercial services as a reaction. I think that would be fair enough. However, as subclause (2) says:

For the purposes of subsection (1), a state is in default if the state has not extradited or prosecuted any of the

[Traduction]

fait allusion et le Sommet de Venise lui-même nous portent à croire que, compte tenu de cet engagement à resserrer de plus en plus le contrôle des incidents et à améliorer le système d'échange de renseignements, nous serions maintenant davantage en mesure, semble-t-il, d'insister pour que soit appliquée la déclaration de Bonn dans un cas particulier, politique un peu plus active que réactionnaire que ne l'était la ligne de conduite antérieure. De toute façon, chaque incident est vraiment évalué selon ses propres caractéristiques.

Le sénateur Bell: Je me demandais, l'accent étant placé sur les détournements d'aéronefs commerciaux, etc. si cela signifie que nous disposons déjà d'une mesure législative, laquelle nous protège dans les autres cas, par exemple les détournements d'appareils militaires, de douane ou de police ou même d'aéronefs de tourisme? Y a-t-il des mécanismes de protection déjà en place pour ces catégories-là et, dans la négative, pourquoi nous occupons-nous que des aéronefs commerciaux dans ce cas particulier?

M. Clark: La qualité des questions est vraiment très grande. Il est évident que les honorables sénateurs ont étudié ce projet de loi dans ses moindres détails. La réponse la plus simple, sénateur, serait que nous tentons d'obtenir l'autorisation de suspendre les services aériens; il s'agit habituellement de services aériens commerciaux, réguliers ou spéciaux. Quant aux vols militaires ou aux vols privés, ils ne font l'objet d'aucun accord aérien bilatéral. Ces derniers n'ont pas d'itinéraire fixe, ils sont soit spéciaux soit particuliers et le Canada peut naturellement interdire sans difficulté les vols privés à destination du Canada en provenance d'autres pays. Des mesures appropriées peuvent être prises par le ministre des Transports. Nous avons dans ce cas-ci un ensemble d'accords internationaux qui prévoient l'exploitation de services qui seraient alors interrompus. Nous essayons donc d'obtenir par le biais de ce projet de loi le droit d'outrepasser, dans certaines circonstances spéciales, ces accords internationaux. Le Canada est en mesure d'interdire à tout aéronef militaire en provenance de n'importe quel pays d'atterrir au Canada en tout temps et il en va de même pour les aéronefs privés.

Le sénateur Bell: Dans le cas alors d'un aéronef, non pas un avion commercial qui effectue un vol régulier, qui est détourné par un pirate d'un quelconque autre pays, comment vous y prenez-vous pour récupérer l'appareil? De quelle manière obtenons-nous une indemnisation du pays où le pirate a fait poser l'appareil?

M. Clark: Nous interviendrions, au départ, par la voie diplomatique normale et exigerions la restitution de l'aéronef. Je crois suivre maintenant votre ligne de pensée. Si un aéronef privé, ou militaire, appartenant au Canada, était détourné, et que l'État où a eu lieu l'atterrissage refusait de le restituer, il est évident que celui-ci pourrait être qualifié d'État défaillant aux termes des dispositions de la déclaration de Bonn et de notre mesure législative et que nous pourrions alors en retour prendre des dispositions afin de suspendre les services commerciaux. Je crois que cette mesure serait assez équitable. Toutefois, comme le stipule le paragraphe (2):

Aux fins du paragraphe (1), un État est un État défaillant, s'il n'a pas extradé ou poursuivi les parties à un

[Text]

parties to an unlawful act or returned an aircraft in respect of which an unlawful act has been committed—

In other words, it is any aircraft, covered in the bill. What I was referring to earlier was the absence of any need to suspend any particular private service or military service, because that would not be required as far as any legislation is concerned. We could suspend services in response to an act directed against a military or private aircraft.

Senator Bell: Under the definition of "aircraft" we have definite exclusions, because it says "aircraft" means any aircraft other than . . ." Would not the defaulting country then have recourse to our definition of the term "aircraft"?

Mr. Clark: The Chicago Convention, which is the charter of the International Civil Aviation Organization in principle excludes any aircraft used for military, customs or police services as a general exclusion, so that is outside the realm of commercial aircraft, and of course commercial services. The phrase "military, customs or police services" in shorthand really means a state operation, acting on behalf of the state, because only a state has the authority to authorize military, customs or police services.

Technically speaking, if military aircraft, or a state aircraft, an aircraft used for military, customs or police services, was actually hijacked, that involves an action against the state; that is virtually the same, if I could say so, as holding an ambassador hostage. It is an action then against the state. In reaction to that, a state would be entitled to respond with a whole panoply of actions. This bill would not be needed in order to allow action, to be taken against a state which seized a Canadian military aircraft. That is the tie-in here. The bill itself excludes that kind of aircraft, because it is not necessary to have legislation to take that kind of action.

If a state which has a bilateral air agreement with Canada goes so far in an illegal action as to seize a Canadian aircraft engaged in military, customs or police services, which means a state aircraft of Canada, there is no way that Canada would be obligated to live up to the terms of that bilateral air agreement. We could take action to suspend services, to impound aircraft of that country here, and, as I say, a whole panoply of other possible actions, because that is a specific unfriendly act against Canada. We do not need a bill for that. What we do need the bill for is to override the provisions of normal bilateral air agreements.

Senator Bell: So, in effect, we really only cover private aircraft.

Mr. Clark: And commercial.

Senator Bell: Including commercial. You have satisfied me that private aircraft, not commercial, would still come under it.

Mr. Clark: Mr. Chairman, perhaps Mr. Sheppard could express the Department of Transport's point of view, to make it clear.

[Traduction]

acte illicite, ou restitué, à ceux qui ont le droit de le détenir l'aéronef qui a donné lieu à un acte illicite.

Autrement dit, il s'agit de tout aéronef visé par le projet de loi. Ce à quoi je faisais allusion plus tôt c'était à l'absence de toute nécessité de suspendre tout aéronef utilisé à des fins privées ou militaires, particulières, parce que cela ne serait pas nécessaire du moins aux termes des mesures législatives existantes. Nous pourrions suspendre les services, s'il s'agissait d'un acte dirigé contre un aéronef militaire ou privé

Le sénateur Bell: Aux termes de la définition de "aéronef" il y a des exclusions précises, puisqu'on entend par "aéronef" «tout aéronef à l'exclusion de». L'État défaillant ne pourrait-il avoir recours à notre définition du terme "aéronefs"?

M. Clark: La convention de Chicago qui est la Charte de l'Organisation de l'aviation civile internationale, exclut, en principe, tout aéronef utilisé à des fins militaires, de douane et de police, c'est-à-dire qui ne se livre pas à des activités commerciales. L'expression «utilisé à des fins militaires, de douane ou de police» signifie en bref une activité gouvernementale, au nom de l'État, parce que seul un État a le pouvoir d'autoriser des vols à ces fins précises.

À proprement parler, si un aéronef militaire ou un aéronef appartenant à l'État, utilisé à des fins militaires, de douane ou de police, était détourné, il s'agirait alors d'un acte posé contre l'État; c'est à peu près la même chose, si je puis dire, que de détenir un ambassadeur en otage. Il s'agit d'une action contre l'État. Ce dernier serait alors autorisé à recourir à toute une série d'actions. Vous n'auriez pas besoin de ce projet de loi pour prendre des mesures contre un État qui s'est emparé d'un aéronef militaire canadien. C'est ici que se trouve le lien. Le projet de loi exclut ce genre d'aéronef, parce qu'il n'est pas nécessaire de s'appuyer sur des lois pour prendre ce genre de mesures.

Si un État qui a conclu un accord aérien bilatéral avec le Canada va jusqu'à s'emparer illégalement d'un aéronef canadien, utilisé à des fins militaires, de douane ou de police, ce qui signifie un aéronef gouvernemental, le Canada ne serait aucunement tenu de respecter les conditions de cet accord. Nous prendrions des mesures afin de suspendre les services, afin d'interdire l'accès de notre pays à ces aéronefs et, comme je l'ai dit, afin de prendre éventuellement toute une série d'autres mesures, parce qu'il s'agit d'un geste particulièrement hostile à l'égard du Canada. Nous n'avons pas besoin de projet de loi pour cela. Il doit plutôt nous servir à outrepasser les dispositions de certains accords aériens bilatéraux courants.

Le sénateur Bell: Il ne s'agit donc que des avions privés.

M. Clark: Et commerciaux.

Le sénateur Bell: Y compris les avions commerciaux. J'en déduis, par votre réponse que les aéronefs privés, et non les aéronefs commerciaux, relèveront toujours de ce bill.

M. Clark: Monsieur le président, M. Sheppard pourrait peut-être nous donner l'opinion du ministère des Transports, afin d'éclaircir la question.

[Text]

The Chairman: Yes.

Mr. Paul B. Sheppard, Director, Civil Aviation Security, Department of Transport: Certainly another important element of aviation is general aviation. Recently there was an action against a general aviation aircraft in the United States. It occurred on December 12 last year. A Cessna 192 was chartered for a sightseeing trip, and shortly after takeoff the person chartering the aircraft took a revolver and demanded that he be flown to Cuba. The Americans, through their interests section in Cuba, asked that he be prosecuted, and the man was taken into custody by the Cuban authorities. Certainly the Americans, from the information we have, treat that as one that would fall under the Bonn Declaration, even though it was just a Cessna 192.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I have a simple question on a matter that came to my knowledge just a few moments ago. A cursory perusal of clause 3 leads me to the conclusion that the wording of the clause 3 leads me to the conclusion that the wording of the clause is broad and quite far-reaching. I refer to subclause (2) of clause 3 which says that:

a state is in default if the state has not extradited or prosecuted any of the parties... or returned an aircraft...

The words "valid reasons" should be in the clause, because there could be very valid reasons for not prosecuting—for lack of evidence, for example, or lack of jurisdiction. Even for extradition you must have a request to extradite, and the man who committed the offence must belong to a country which could make such a request. There could be a valid reason for not having it.

Mr. Clark: Mr. Chairman, I am pleased to be able to respond to that question, which is an important technical one. In 1970 we negotiated at The Hague what came to be known as The Hague Hijacking Convention, which is the Convention on Unlawful Seizure of Aircraft. The Hague Convention stipulated for the first time the formula that has come to be known as the "Prosecute extradite" formula. This required all state parties, when an aircraft was in its territory, after it had been hijacked or when an alleged offender—because of course, he is not an offender until, he is tried and found guilty—is in its territory, to take action to either extradite or prosecute. That formula then found its way into the Montreal Convention on Unlawful Interference with Civil Aviation and into a number of other subsequent conventions.

The Hague Convention has well over 100 parties. The Montreal Convention now has something slightly less. As a result of the widespread acceptance of this "extradite or prosecute" formula under the doctrine of evolving international law it is now considered—and it is reflected in United

[Traduction]

Le président: Oui.

M. Paul B. Sheppard, directeur de la Sécurité de l'aviation civile, ministère des Transports: L'aviation générale constitue certainement un autre élément important de l'aviation. Dernièrement, des poursuites ont été entamées contre un aéronef d'aviation générale aux États-Unis. C'était le 12 décembre de l'année dernière. Un Cessna 192 avait été nolisé pour un vol touristique et, peu après le décollage, la personne ayant nolisé l'aéronef sortit un revolver et demanda d'être pilotée jusqu'à Cuba. Les Américains ont demandé, par l'intermédiaire de leur service à Cuba, que cette personne soit poursuivie, ce qui fut fait car les autorités cubaines procédèrent à l'arrestation. D'après les informations dont nous disposons, les Américains considèrent ce cas comme tombant dans la catégorie prévue dans la Déclaration de Bonn, même s'il s'agissait tout simplement d'un Cessna 192.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, j'ai une petite question à poser sur quelque chose que je viens d'apprendre il y a quelques instants. Un coup d'oeil rapide sur le libellé de l'article 3 me laisse penser que sa portée est grande. Je me réfère notamment au paragraphe 2 de l'article 3 qui stipule:

Un État est un État défaillant s'il n'a pas extradé ou poursuivi les parties à un acte illicite, ou restitué, à ceux qui ont le droit de le détenir, l'aéronef qui a donné lieu à un acte illicite.

On devrait ajouter dans cet article les mots «raisons valables», car il pourrait y avoir des raisons tout à fait valables de ne pas entamer de poursuite. Faute de preuve, par exemple, ou de compétence. Ne serait-ce que pour une extradition, il faut recevoir une demande à cet effet et l'auteur du délit doit appartenir à un pays qui pourrait bien formuler une telle demande. Il pourrait donc y avoir des raisons valables de ne pas entamer de poursuites.

M. Clark: Monsieur le président, je suis heureux de pouvoir répondre à votre question qui est d'ailleurs importante et technique. En 1970, nous avons négocié à La Haye ce qui deviendrait plus tard la Convention de La Haye sur les détournements d'avion, convention qui porte sur la saisie illégale d'aéronefs. Pour la première fois, la Convention de La Haye stipulait une formule connue plus tard sous le nom de Formule d'extradition du plaignant. Cette convention demandait à tous les États membres, lorsqu'un aéronef se trouvait sur leur territoire après avoir été détourné, ou lorsque l'auteur présumé du délit—car bien entendu, tant qu'il n'a pas fait l'objet d'un procès et été reconnu coupable ce n'est pas un criminel se trouvant sur leur territoire, de prendre des mesures pour l'extrader ou le poursuivre. Et cette formule a ensuite été consacrée dans la Convention de Montréal sur l'ingérence illégale dans l'aviation civile et dans un certain nombre d'autres conventions adoptées ultérieurement.

La Convention de La Haye comprend plus de 100 pays membres et celle de Montréal en a un peu moins à l'heure actuelle. Étant donné que la formule d'extradition ou de poursuite est largement acceptée, on considère à l'heure actuelle, dans le cadre de l'évolution du droit international—et

[Text]

Nations resolutions—that the extradite or prosecute obligation is an international legal obligation binding on all states.

It is clear, then, with respect to a certain incident, that you may want to get additional information about a hijacking and therefore you may take the individual or the alleged offender into custody while you are carrying out an investigation. There is not a time factor here. Obviously we do not expect a state to initiate extradition proceedings or to submit a case for prosecution on the first or second day after an incident. There is a reasonable amount of time here, in which case the state would inform the other members of the international community that are requesting information and will be in a position to decide within a week or two, or within, let us say, 30 days at the outside; but clearly within a reasonable time frame, which would be something less than 30 days, a state should be in a position to make up its mind. Since there is an international legal obligation on a state to either extradite or prosecute, then, according to the Hague and Montreal Conventions, states have to enact legislation or take other action in conformity with their own national law to ensure that they do have jurisdiction. For example, any hijacked aircraft which lands in Canada, it does not matter from where, or a Canadian aircraft, wherever it may be, gives the Canadian courts jurisdiction. There has been a multiplier effect since 1970. All the countries that have become parties to these various conventions have indeed taken any necessary action to ensure that they have jurisdiction.

As the honourable senator has pointed out, jurisdiction is a key issue here. In order to take legal proceedings, you have to have jurisdiction. As I say, well over 100 countries are involved, and this has become an international legal principle requiring states, in effect, to ensure that they do have jurisdiction when a hijacked aircraft lands in their state or when an offender finds his way to that state.

Senator Frith: There is also a certain amount of latitude as to whether it is an unlawful act. It does not completely cover the question of “without valid reason.” Surely a state in a position so that it could say that, so far as it is concerned, there is insufficient evidence of an unlawful act. If there is a lack of evidence, they can say that there is no evidence of an unlawful act or that they do not have, as yet, enough evidence of an unlawful act and, therefore, they are not going to extradite unless there is evidence of an unlawful act.

Mr. Clark: That is correct. There are three categories here. Firstly, there is the aircraft itself. It is fact whether the aircraft has been released or not. Even if you need additional evidence, there is generally no justification for holding a foreign aircraft for more than 24 hours. You cannot just keep it under guard in your country; it must be released.

Secondly, with regard to the alleged offender, you need information. An investigatory process must be initiated, and the state is perfectly entitled to say that it needs more time to find out the details.

[Traduction]

cela se reflète dans les résolutions des Nations-Unies—que l'obligation d'extradition ou de poursuite est à l'heure actuelle légale et internationale et lie tous les États.

Bien entendu, l'on peut vouloir obtenir des renseignements supplémentaires au sujet d'un détournement et dans ce cas, on peut déclarer la personne, c'est-à-dire l'auteur présumé du délit, en état d'arrestation pendant l'enquête. Il n'y a pas de facteur temps dans ce cas. Évidemment, nous ne nous attendons pas à ce qu'un État entame des procédures d'extradition ou des poursuites un ou deux jours après l'incident. La Convention prévoit un délai raisonnable permettant à l'État en cause de signaler aux États membres, qui réclament des renseignements, qu'il est en train d'enquêter et prendra une décision dans la semaine ou les deux semaines qui suivent, voire 30 jours après, maximum. Donc, compte tenu de ce délais raisonnable, un État doit pouvoir prendre une décision. Toutefois, puisque que les États sont tenus, en vertu d'une obligation légale internationale d'extrader ou de poursuivre l'auteur présumé du délit, dans ce cas, en vertu des Conventions de La Haye et de Montréal, l'État concerné devra adopter une loi ou prendre des mesures conformément à sa propre législation pour s'assurer qu'il est compétent. Par exemple, tout aéronef détourné atterrissant au Canada, quelque soit sa provenance, ou tout aéronef canadien, quelque soit l'endroit où il se trouve, relève des tribunaux canadiens. Depuis 1970, il y a effet de multiplication: tous les pays que sont devenus membres de ces différentes conventions on en fait pris les mesures pour garantir leur compétence.

Comme l'honorable sénateur l'a dit, la question de compétence est une question clé. En effet, pour pouvoir entamer des poursuites judiciaires, il faut être compétent. Comme je l'ai dit, plus de cent pays sont à l'heure actuelle membres de conventions et le principe voulant que les États s'assurent de leur compétence lorsqu'un avion détourné atterrit sur leur territoire ou lorsqu'un criminel présumé passe leur frontière, est maintenant devenu international.

Le sénateur Frith: On peut aussi se demander si c'est un acte illicite car cela ne couvre pas entièrement la question de «sans raisons valides». Un État qui se trouverait dans ce genre de situation pourrait dire qu'en ce qui le concerne, il n'y a pas suffisamment de preuves d'acte délictueux. S'il n'y a pas de preuve ou suffisamment de preuves, il peut toujours s'en prévaloir pour dire qu'il ne procédera pas à l'extradition du présumé auteur de délit.

M. Clark: C'est exact. Il y a en fait trois catégories. Premièrement, en ce qui concerne l'aéronef lui-même: a-t-il été relâché ou non? Même si vous avez besoin de preuves supplémentaires, vous n'avez généralement pas le droit de garder un avion étranger plus de 24 heures. Il faut le relâcher.

Deuxièmement, en ce qui concerne le présumé auteur du délit, vous avez besoin de renseignements. Il faut donc amorcer un processus d'enquête et l'État concerné a tout à fait le droit de dire qu'il a besoin de l'avantage de temps pour prendre sa décision.

[Text]

Thirdly, under the Hague Convention there is the question of the crew and passengers. Again, it is fact. Innocent passengers on an aircraft, after their perfunctory investigation involving questioning and examination, must be released. You cannot keep them for two or three weeks in some foreign country as material witnesses, as happened in the early seventies, for example, in the situation in Jordan where three aircraft were held for a very lengthy period; or as happened in Cairo. That is not sanctioned under existing international law. You must release those people.

Senator Frith: With respect to the retention of the aircraft, it has to be failure to return an aircraft in respect of which an unlawful act has been committed.

The Chairman: Are there some further questions, Senator Langlois?

Senator Langlois: I am sorry but I am not satisfied with the answer.

The Chairman: Would you care to make any comment in respect to it?

Senator Langlois: I do not see why we do not have included in this paragraph "valid reasons." There could be valid reasons. As a lawyer, I would hate to argue the law on this matter by referring to a treaty and a convention. I do not think any court of justice would allow me to do that as a lawyer. We have referred to an international convention of some kind, but I cannot use that to interpret this bill when it becomes law.

The Chairman: Mr. Clark, do you or your colleagues wish to deal with that?

Mr. Clark: I think the issue here is whether a state is in default or not. There has to be a determination. Of course, there is a certain amount of judgment involved on both sides. First of all, there is judgment involved in the state concerned where the hijacked aircraft is or where the hijacking is taking place. That state is in a position to decide whether an illegal activity has taken place. That state could take the line that there has not been an unlawful act or that the situation has been resolved in some way which does not require any kind of legal action.

I can give you an example. A sole hijacker hijacks an aircraft, lands somewhere, holds the aircraft, and then there is a rescue operation and the hijacker is killed. Clearly, the state cannot extradite or prosecute the hijacker. Therefore, the situation is terminated.

Senator Langlois: This should be provided.

Mr. Clark: Where you do not have an individual to be extradited or prosecuted, the situation tends to resolve itself. The second factor is that a judgment has to be taken in Canada and in the other country where they have comparable legislation. For the Secretary of State for External Affairs to first of all determine that a state is in default, he is going to make such a determination on the basis of recommendations and submissions from an embassy in the country, from offi-

[Traduction]

Troisièmement, en vertu de la Convention de la Haye, il y a la question de l'équipage et des passagers. Une fois de plus, c'est une question de fait: après les avoir interrogés et examinés, il faut les relâcher. On ne peut les garder en dehors de leur pays pendant deux ou trois semaines comme témoins oculaires, comme cela s'est produit au début des années 70 en Jordanie où trois aéronefs avaient été mis sous garde pendant une longue période, ou au Caire. En effet, le droit international actuel ne le prévoit pas.

Le sénateur Frith: Le seul cas où l'on puisse retenir un avion, c'est lorsqu'il s'agit d'un aéronef qui a fait l'objet d'un acte illicite.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, sénateur Langlois?

Le sénateur Langlois: Je m'excuse, mais la réponse ne me satisfait pas.

Le président: Voulez-vous vous expliquer?

Le sénateur Langlois: Je ne vois pas pourquoi l'on inclurait pas dans ce paragraphe l'expression «raisons valables», car il pourrait y en avoir. En tant qu'avocat, j'hésiterais à aller contre la loi à ce sujet, en me référant à un traité ou une convention internationale. Je ne pense pas qu'un tribunal me permettrait de le faire en tant qu'avocat. Nous nous sommes référés à une convention internationale, mais je ne peux m'en servir pour interpréter ce projet de loi, une fois qu'il deviendra loi.

Le président: Monsieur Clark, voulez-vous vous ou l'un de vos collègues, traiter cette question?

M. Clark: Il s'agit en fait de déterminer si un pays a oui ou non manqué à ses engagements. Bien entendu, les deux parties en cause doivent faire preuve de jugement: c'est-à-dire, d'une part, le pays dans lequel se trouve l'aéronef qui a servi au détournement ou dans lequel le détournement se fait. C'est en effet à lui de décider s'il y a eu acte délictueux et il peut également décider que la situation a été réglée d'une manière ou d'une autre, ne nécessitant donc plus que l'on entame des poursuites judiciaires.

Je peux vous donner un exemple. Quelqu'un détourne un aéronef, atterrit quelque part et empêche l'avion de repartir. Survient alors une équipe de sauvetage et le détourneur d'avion est tué. De toute évidence, l'État concerné ne peut extradier l'auteur du délit, ni le poursuivre en justice. Par conséquent, l'affaire est réglée.

Le sénateur Langlois: Cela devrait être stipulé.

M. Clark: Lorsqu'il n'y a personne à extraditer ou à poursuivre, la situation se règle d'elle-même. Deuxièmement, un jugement doit être porté au Canada et dans un autre pays ayant une législation similaire. Pour que le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures détermine avant tout si un État est défaillant, il le fera à partir des recommandations et des renseignements fournis par une ambassade du pays visé, par

[Text]

cials here in Ottawa and from the departments concerned, who have access to all the details concerning the hijacking.

Senator Langlois: In other words, on hearsay evidence? He would act on hearsay evidence from an employee of an embassy somewhere in the world?

Mr. Clark: to some extent it may well be hearsay in that it is being reported, but it is a question of fact whether there was an aircraft there or whether there was some kind of hijacking, whether crew and passengers were released, and what the individual country has done with regard to the hijacker. Let me say—and I speak here not only for External Affairs but certainly for the Department of Transport—that it would not be in our interests frivolously to invoke any kind of provision allowing us to suspend air services. This has to be done only in a very serious situation. Air services are not suspended because of some dispute or disagreement with another country. I mean, this is a very serious action, and it would be done after investigation, after study and, as I indicated earlier, after consultation with the other members of the Bonn seven. We do not have any stake in advocating suspension of air services.

As the headquarters state for ICAO, we have a vested interest in the safety of international civil aviation. We do not want to disrupt aviation services. This is an action that would be taken after careful and due consideration involving a certification by a minister of the Crown and then a recommendation supported by at least two ministers who have direct responsibilities, and then an Order in Council by the Governor General in Council. This is a process which would follow careful study and not be invoked, one would imagine, without very serious consideration as to the ramifications and consequences.

Senator Langlois: I am sorry but I cannot support the trust of the witness in human nature. Human beings are always prone to making mistakes.

Mr. Sheppard: Mr. Chairman, not being a lawyer I have great difficulty with this, but being quite involved in aviation I would hate to think, as a purist that there is any such thing as a legal hijacking and that we would have anything in our legislation that would imply that.

If you go back over the years, the aviation community through ICAO has pretty well overcome this, in that it has determined hijacking is going to be an unlawful act.

Initially, after World War II when the phenomenon started, we had the refugees fleeing from the east and the refugees fleeing from Cuba after the Batista regime fell. We were accepting those and not calling them hijackers. Then the trend reversed and they started going from the United States and Canada down to Cuba, and all of a sudden we changed our approach. Most of those involved in international aviation now recognize that a hijacking is a hijacking, but it is the degree of persecution which varies. There was an instance recently—I think it was last year—of a LOT of aircraft that was hijacked. It was a refugee situation, and they went to an American air base in West Berlin. It was embarrassing

[Traduction]

les hauts fonctionnaires d'Ottawa et par les ministères intéressés qui ont accès à tous les détails sur le détournement.

Le sénateur Langlois: En d'autres termes, à partir des ouï-dire? Il prendrait des mesures à se fondant sur les ouï-dire d'un employé d'une ambassade quelque part dans le monde?

M. Clark: Il peut, dans une certaine mesure, s'agir de ouï-dire, mais il faut déterminer où se trouvait l'aéronef, s'il y a eu détournement, si l'équipage et les passagers ont été libérés et les mesures prises par le pays intéressé concernant le pirate. Je tiens à vous signaler, et je ne parle pas seulement pour les Affaires extérieures mais aussi pour le ministère des Transports, qu'il ne serait pas dans notre intérêt d'appliquer à la légère une disposition quelconque nous permettant de suspendre nos services aériens. On ne le fait que dans des cas très graves. On ne doit pas interdire des services aériens simplement à la suite d'un malentendu ou d'un désaccord avec un autre pays. C'est une mesure très grave qui ne devrait être appliquée qu'après enquête, après étude et comme je l'ai mentionné plus tôt, après consultation avec les autres membres du groupe des Sept de Bonn. Nous n'avons rien à gagner en préconisant l'interruption des services aériens.

Comme l'OACI a son siège au Canada, la sécurité de l'aviation civile internationale est un intérêt que nous devons protéger. Nous n'avons vraiment pas envie d'interrompre les services aériens. C'est une mesure qui ne devrait être prise qu'après mûre réflexion, y compris la recommandation expresse d'un ministre de la Couronne appuyée par deux autres ministres directement responsables ainsi qu'un décret en conseil du gouverneur général. Ces mesures ne doivent s'appliquer qu'après mûre réflexion et après avoir cerné toutes les répercussions et conséquences qui en découlent.

Le sénateur Langlois: Je m'excuse, mais je ne partage pas la confiance que semblent accorder le témoin à la nature humaine. Il ne faut pas oublier que l'erreur est humaine.

M. Sheppard: Monsieur le président, comme je ne suis pas avocat, je ne comprends pas très bien le problème, mais connaissant bien l'aviation, je trouve horripilant, moi qui suis puriste, qu'il puisse exister une notion aussi absurde qu'un détournement légitime et que des dispositions de nos statuts pourraient le laisser croire.

La collectivité aérienne, par l'entremise de l'OACI, a assez bien résolu ce problème depuis de nombreuses années en affirmant qu'il s'agissait d'un geste illégal.

A l'origine, ce phénomène a commencé à se manifester peu après la Seconde Guerre mondiale lorsque des réfugiés se sont évadés de l'Est et de Cuba après la chute de Batista. Nous les avons accueillis à bras ouverts sans jamais les qualifier de pirates. Mais la tendance s'est renversée et nos pirates ont commencé à quitter des États-Unis et le Canada pour se rendre à Cuba et soudainement nous avons dû faire volte-face. En général, l'aviation internationale reconnaît que le détournement d'avion constitue un acte de piraterie mais ne s'entend pas sur la nature des poursuites à entreprendre. Encore récemment, je pense que c'était l'année dernière, un aéronef de la ligne aérienne LOT a été détourné. Il s'agissait de réfugiés qui

[Text]

because the West Germans did not want to touch it and the Americans were required to because it was on an American base; and they did not want to recognize that there is such a thing as a legal hijacking, so they did prosecute but only gave a suspended sentence. I think this is the way we normally get around the situation of recognizing an act that could be considered a "legal" hijacking.

Senator Frith: Mr. Chairman, I have just a comment on the concern Senator Langlois expressed, and as a lawyer I understand it. If, for example, this were legislation that had in it the provision that clause 3 has in it, with the result that a person in Canada would be brought before a court and put into jail because he had refused to release an aircraft and yet was given no opportunity to explain why he was refusing to release it, I would understand his concern. I think that is his concern. As a lawyer he instinctively reacts against a provision that does not give room for the lawful excuse or reason. But the scheme of this legislation is not such that you will be charging a Canadian citizen, or another citizen, with an offence and bringing him before a court and not giving him that opportunity. This is an executive act.

As I see it, this legislation reciprocates with other nations which wish to band together to try to do something about hijacking. The procedure that takes place is that the Secretary of State certifies to the Governor in Council that a state is in default, and that would be another state that is in default under the terms of this legislation. Under those circumstances Canada, as one of the seven countries, in its domestic law can then say, "All right, within our jurisdiction we will prevent people from doing any of those things listed in section 3, or any combination of those things, in the hope that the other countries that are part of the Bonn agreement will pass similar legislation."

So the best description of this is that it is domestic implementation of an international agreement. In effect, it is saying, "Gentlemen, we are all sovereign states. We will agree to try to come up with a scheme to prevent hijacking, and then each of us, in order to implement the agreement we have made on an international basis, will agree to take certain sanctions within our own territory, and that is the only place that we can take those sanctions."

While I do not see any harm in the inclusion of such words as "without lawful excuse," it seems to me that the implication is there in the fact that the Governor in Council has to make the decision on certification by the Secretary of State for External Affairs that a default has taken place in the letter and spirit of the Bonn agreement.

Mr. Clark: Mr. Chairman, I associate myself fully with those remarks. It is important to understand that the act is directed in the sense of a possible penalty only against an air carrier, not against an individual. The certification would lead to the suspension of air services. It is only if a Canadian

[Traduction]

se sont rendus à une base aérienne américaine de Berlin-Ouest. C'était une situation assez délicate car les Allemands de l'Ouest ne voulaient pas s'en occuper et les Américains ont dû le faire parce que c'était une base américaine; ils ne voulaient pas reconnaître que la piraterie légale est une réalité. Ils ont donc intenté des poursuites, mais n'ont imposé qu'une peine avec sursis. Cela semble être la façon habituelle de contourner une situation, quand on ne veut pas reconnaître que la piraterie puisse être légale dans certains cas.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, je n'ai qu'une observation à ajouter à ce que le sénateur Langlois a dit et, en tant qu'avocat, je comprends bien la situation. Si, par exemple il existait une loi contenant les dispositions qui figurent à l'article 3, à savoir qu'une personne au Canada puisse être traduite devant les tribunaux et emprisonnée pour avoir refusé de libérer un aéronef sans qu'on lui donne l'occasion d'expliquer son refus, je comprendrais son inquiétude. Je pense que c'est ce qui l'inquiète. En tant qu'avocat, je sais qu'elle s'opposerait instinctivement à une disposition qui ne lui permettrait pas de fournir une excuse ou une raison légitime. Mais la structure de cette loi est telle que l'on pourrait accuser un citoyen canadien, ou tout autre citoyen, d'avoir commis un délit et le traduire devant les tribunaux sans lui fournir l'occasion de s'expliquer. Il s'agit d'une décision de l'exécutif.

Tel que je le comprends, ce projet de loi, veut s'aligner sur le désir d'autres pays de s'associer pour essayer de régler d'une façon ou d'une autre le problème de la piraterie. La procédure veut que le Secrétaire d'État certifie au gouverneur en conseil qu'un État est un État défaillant or, aux termes de ce projet de loi, ce serait un autre État qui serait défaillant. Dans ces circonstances, le Canada, en tant que membre du groupe des sept, peut déclarer, dans ses propres lois: "Très bien, à l'intérieur du territoire qui relève de notre compétence, nous interdirons à quiconque de faire tout ce qui est énuméré à l'article 3, ou toute combinaison de ces éléments, dans l'espoir que les autres pays parties à l'accord de Bonn adopteront des lois semblables".

Ainsi donc il s'agit de l'application au plan national d'un accord international. En fait, cela consiste à déclarer: «Messieurs, nous sommes tous des États souverains. Nous nous mettrons d'accord pour adopter un moyen permettant d'empêcher la piraterie et, par la suite, chacun d'entre nous, de manière à mettre en œuvre cet accord que nous avons conclu à l'échelle internationale, adoptera des sanctions sur son propre territoire puisque c'est le seul endroit où nous sommes habilités à prendre ce genre de mesures."

Même si je ne vois pas de danger à inclure de termes comme: «sans excuse légitime», il me semble que ce qui importe ici c'est que le gouverneur en conseil doit déterminer, sur recommandation du secrétaire d'État aux Affaires extérieures qu'il y a eu manquement à la lettre et à de la déclaration de Bonn.

M. Clark: Monsieur le président, je suis entièrement d'accord avec ce que vient de dire le sénateur. Il est important de comprendre que la loi s'adresse, dans la mesure où des peines sont applicables, au transporteur aérien et non aux particuliers. Cette attestation entraînerait l'arrêt des services aériens.

[Text]

carrier did not comply with that order to suspend services but went ahead that there would be a penalty. We are not concerned here with the hijacker or the hijacked aircraft. We are concerned with the defaulting state and we want to ensure that that defaulting state carries out its legal obligations.

As mentioned earlier, this is a means of bringing pressure to bear on a state to live up to its international obligations.

If we put in here "without lawful reason" or "without valid reason," or some such language, the validity of the reason would still really be for that country—in the circumstances of that state's taking into account its law—to determine. How would we, here, really determine, if there was a questionable situation, whether it was really valid or not in a legal sense? We can only do it on the basis of what you called earlier "hearsay evidence"—these reports we would have in examining the situation, which would indeed be taken into account in the recommendation to the Secretary of State for External Affairs because all of the available information will be put into that recommendation.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I am in complete accord with the pursuit of the aim there, but we must not forget the valid principle that the end never justifies the means. My only reason for objecting to clause 3 now is that I am against giving a blank cheque to the Secretary of State for External Affairs. I am against giving a certificate to the Secretary of State for External Affairs which would force action by the Governor in Council without requiring him to make a search for valid reasons, if there are any, before he issues a certificate against a so-called defaulting state. That is the only purpose of my question. I do not see why we are not prepared to accept that. We are simply giving a blank cheque to the Secretary of State for External Affairs.

Senator Frith: And the Governor in Council. If we insert the words, "without valid reason," the Governor in Council might say he thinks he has a valid reason. Who is to say he has not?

Senator Langlois: This does not weaken the bill in any way, shape or form. It will ensure that the Secretary of State for External Affairs, before he issues a certificate, would take the precaution of investigating to see if there is any valid reason for this presumed default.

Senator Frith: I think the validity of the reason is implied in it, and if one puts the valid reason, one is still leaving it to them to decide. I do not think it changes anything.

The Chairman: Perhaps we will defer further discussion of this point until we come to the end of the bill. I shall return to it then. In the meantime, we will have an opportunity to think about it.

Senator Denis: I think too many departments must be consulted before any action is taken. First of all, it has to go to the Secretary of State for External Affairs, then the Governor in Council, who might be on vacation, or away, and then if it is

[Traduction]

Ce n'est que si une ligne aérienne canadienne n'observait pas l'ordre d'interdire les services qu'une peine serait imposée. Nous ne nous intéressons, ni aux pirates ni à l'aéronef piraté. Nous nous intéressons à l'État défaillant et nous voulons veiller à ce que ce dernier assume ses obligations juridiques.

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, c'est un moyen d'exercer des pressions sur un État pour l'obliger à assumer ses obligations internationales.

Si nous ajoutons ici l'expression «sans raison légale» ou «sans raison valable» ou une expression de ce genre, il n'en resterait pas moins qu'il appartiendrait aux pays intéressés, dans une situation où cet État tiendrait compte de sa loi, de déterminer la validité de ces raisons. Comment pourrions-nous alors, vraiment déterminer ici, s'il s'agit d'une situation douteuse, si elle est vraiment valable ou non dans le sens juridique? Nous ne pouvons le faire qu'à partir de ce que vous avez appelé plus tôt des oui-dire, c'est-à-dire des rapports donc nous disposerions pour examiner la situation et dont tiendrait évidemment compte le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures, au moment de formuler sa recommandation, car toutes les données disponibles figureraient dans cette recommandation.

Le sénateur Langlois: M. le Président, je suis entièrement d'accord avec cet objectif, mais nous ne devons pas oublier le principe valable que la fin ne justifie jamais les moyens. La seule raison pour laquelle je m'oppose à l'article 3 tel que libellé, c'est que je ne conviens pas qu'il faille donner un mandat en blanc au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Je m'oppose au fait de donner au secrétaire d'État aux Affaires extérieures un certificat qui forcerait le gouverneur en conseil à agir sans être tenu de chercher des raisons valables, s'il en est, avant de délivrer un certificat contre un État supposé défaillant. C'est le seul objet de ma question. Je ne vois pas pourquoi nous ne sommes pas disposés à accepter cela. Nous faisons simplement donner un chèque en blanc au secrétaire d'État aux Affaires extérieures.

Le sénateur Frith: Et aussi au gouverneur en conseil. Si nous insérons l'expression «sans raison valable», il se peut que le gouverneur en conseil dise qu'il a une raison valable? Qui peut prétendre le contraire?

Le sénateur Langlois: Cela ne change en aucune façon le projet de loi. On garantira ainsi que le secrétaire d'État, avant d'émettre un certificat, aura déterminé s'il y a une raison valable à la défaillance en cause.

Le sénateur Frith: Je crois que la validité de la raison est implicite, et si l'on donne une raison valable, on laisse au secrétaire d'État le soin de décider. Je ne pense pas que cela change quoi que ce soit.

Le président: Peut-être devrions-nous nous en tenir là pour l'instant jusqu'à ce que nous ayons examiné tout le projet de loi. Nous y reviendrons donc. Dans l'intervalle, nous aurons l'occasion d'y réfléchir.

Le sénateur Denis: Je pense qu'il faut consulter trop de ministères avant de prendre des décisions. Premièrement, il faut s'adresser au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, ensuite, au gouverneur en conseil, qui sera peut-être en vacan-

[Text]

decided there is a case for using that provision, it must go before the Department of Justice, which will then take action. If I understand it, this bill applies only to countries or states in default. If there is a hijacking taking place in Ottawa, how can we say this comes for another state which is in default? You would not know. Do you say a state is in default because of an actual case taking place in Canada, or because of past cases which took place in other parts of the world? I should like to know the difference. What do you call a state in default? Is it this specific action we are talking about for one hijacking which is taking place, or is it because two years or six months ago cases took place with nothing being done?

Mr. Clark: The situation really relates to an actual case. A hijacking, by its very nature, has to result in an aircraft landing somewhere. It cannot stay in the air indefinitely. If it is destroyed, that is the end of the situation, but a hijacked aircraft has to land somewhere.

Under existing international law, when such an aircraft lands anywhere, the state where it lands has an obligation to do three things: first of all, it must release the passengers and crew; secondly, it must return the aircraft; and, thirdly, it must take the alleged hijacker into custody and submit the case to prosecution or extradite the hijacker to another state that is prepared to prosecute. Those are the general obligations.

When a hijacking takes place in Canada, even if it is a foreign aircraft involving a planeload of non-Canadians, we have full jurisdiction. It is up to Canadian law to operate in the normal course of events. It does not necessarily concern any other country if we decide to prosecute the hijacker.

If for some reason Canadian authorities decide not to prosecute the hijacker, then they have the obligation to extradite and another country becomes involved because, of course, extradition has to be to another country.

Initially, any hijacking that takes place in Canada does not involve this bill or the conventions, other than the obligation on Canada to take some action. It is all internal.

What we are concerned with here is a hijacking that involves another state, any state in the world. That state, if it fails either to prosecute the hijacker or to take action to extradite him, then can be certified as being in default.

Let me emphasize those words. That state can be certified as being in default. It is not mandatory for us to take action under this bill. You will see that clause 4 states that "The Governor in Council may," and so forth. There is some discretionary authority. I think that is very important, because on occasion, as Senator Langlois pointed out, there may be some justification, reason or whatever. So, again, that is another element in this. But we do not get into the question of something that happened three or four years ago. A state is

[Traduction]

ces, et après, si l'on décide qu'il s'agit d'un cas où la disposition doit être invoquée, il faut alors s'adresser au ministère de la Justice qui prendra les mesures indiquées. Si je comprends bien, ce projet de loi s'applique seulement aux pays ou aux États défaillants. Si un détournement d'avion a lieu à Ottawa, comment pouvons-nous en faire porter la responsabilité sur un autre État défaillant? On ne peut pas. Voulez-vous dire qu'un État est défaillant parce qu'un détournement a lieu au Canada ou parce que d'autres détournements ont eu lieu ailleurs dans le monde? Je voudrais connaître la différence. Voulez-vous dire quand vous parlez d'un d'État défaillant? Faites-vous allusion aux mesures précises dont nous parlons en cas de détournement d'avion ou au fait qu'il y a deux ans ou six mois, certains détournements ont eu lieu sans qu'aucune mesure n'ait été prise?

M. Clark: Cette situation repose sur un cas concret. Un détournement, de par sa nature, entraîne l'atterrissage de l'avion détourné quelque part. L'avion ne peut pas rester en vol indéfiniment. Si l'avion est détruit, le détournement prend fin, mais un avion détourné doit atterrir quelque part.

En conformité du droit international en vigueur, lorsqu'un avion détourné atterrit quelque part, l'État qui l'accueille est dans l'obligation de prendre les trois mesures suivantes: premièrement, relâcher tous les passagers et membres de l'équipage; deuxièmement, rapatrier l'avion, et troisièmement, inculper les pirates, engager des poursuites contre eux ou les extraditer vers un autre État disposé à engager des poursuites. Voilà les obligations générales.

Lorsqu'un détournement d'avion a lieu au Canada, dans le cas d'un avion étranger transportant des non Canadiens, nous avons juridiction. Ainsi, la loi en vigueur au Canada s'applique normalement. Cela ne concerne pas nécessairement d'autres pays, si nous décidons d'engager des poursuites contre les responsables du détournement.

Si, pour certaines raisons, les autorités canadiennes décident de ne pas poursuivre les responsables, elles sont dans ce cas dans l'obligation de les extraditer et l'extradition fait intervenir un pays tiers car bien entendu toute extradition se fait à destination d'un autre pays.

Au départ, un détournement qui a lieu au Canada ne tombe pas nécessairement sous le coup de ce projet de loi ou des conventions, sauf l'obligation du Canada de prendre des mesures. Il s'agit d'une question interne.

Là où nous éprouvons des craintes c'est dans le cas des détournements mettant en cause un autre État, n'importe quel État au monde. Cet état, il n'engage pas de poursuites contre les pirates, ni des procédures d'extradition, est reconnu défaillant.

Permettez-moi de mettre l'accent sur ces mots: L'État en question peut être reconnu défaillant. Ce projet de loi ne nous fait pas obligation de prendre des mesures. Comme vous le verrez à l'article 4, le gouverneur en conseil peut exercer certains pouvoirs discrétionnaires. Je pense que c'est une question importante, parce que de temps en temps, comme le sénateur Langlois l'a fait remarquer, il y a des explications, des raisons, etc. Donc, il y a encore un autre élément à prendre en considération. Mais nous n'avons pas abordé un cas qui

[Text]

involved in an incident and it either lives up to its international obligations or it does not. If it does not, it may be certified as being in default. If it is certified, a certain process flows. But it is not meant to be retroactive. It is not meant to apply to old incidents; it is meant to apply to incidents as they occur.

Senator Denis: Clause 5 reads:

Every air carrier that fails to comply with an order made under subsection 3(1) is guilty of an offence and liable . . . to a fine not exceeding ten thousand dollars.

The air carrier is not in control of the aircraft. If the aircraft is hijacked, the air carrier does not have control of the aircraft. In those circumstances, why would the air carrier be liable to a fine of \$10,000 for failing to comply with an order?

Mr. Clark: There are two separate issues here, Mr. Chairman. The order in question will relate to paragraphs (a) to (f) of subclause 3(1), and the order will prohibit the operating of an air service or the flying across Canada or a landing in Canada, and so forth. Once the aircraft is under the control of a hijacker, that of course is not a situation where the air carrier is failing to comply with an order, as the carrier is then not in control of the aircraft.

Senator Denis: Why not state in the bill that where the air carrier is not in control of the aircraft, it would not be subject to such a fine. It makes reference to "every air carrier"; it does not make any reference to whether or not the air carrier is in control.

Mr. Clark: There may be some confusion here, Mr. Chairman. The air carrier is the company, not the aircraft.

Senator Denis: A company or a private owner.

Mr. Clark: Yes. In any event, the company cannot be in violation of an order when it is not in control of the aircraft. If, for example, an Air Canada aircraft is hijacked and forced to fly to a defaulting state, what you are saying is that Air Canada could be liable to a fine of \$10,000, on the ground that it is violating an order stating that it is not supposed to fly to that state. But it is not Air Canada that is flying to that state; it is an aircraft under the control of a hijacker. Air Canada, in those circumstances, could not be charged with being in violation of the order because Air Canada is not flying the aircraft there; it is the hijacker who is taking the aircraft there.

The Chairman: Do you have any further comment, Senator Denis?

Senator Denis: No, Mr. Chairman.

Mr. Clark: If I may, Mr. Chairman, I should like to go back to the point raised by Senator Langlois. It seems to me that the insertion of the words "without justification" might meet Senator Langlois' point. I personally would not have any problem with the insertion of those words, nor would the department.

Senator Langlois: Or the words "without valid reason".

[Traduction]

serait survenu il y a quatre ans de cela. En cas de détournement, un État honore ses engagements internationaux ou ne le fait pas. Dans ce dernier cas, il peut être reconnu défaillant. Si c'est le cas, certaines mesures sont prises. Mais ces mesures ne sont pas rétroactives. Elles ne s'appliquent pas rétroactivement à des cas anciens, seulement aux cas nouveaux.

Le sénateur Denis: L'article 5 stipule:

Tout transporteur aérien qui n'obtempère pas à un décret du gouverneur en conseil commet une infraction et encoure sur déclaration sommaire de culpabilité une amende maximale de 10,000 dollars.

Le transporteur n'exerce pas de contrôle sur l'avion. Si l'avion est détourné, le transporteur n'a aucun contrôle sur l'avion, dans ces circonstances, pourquoi serait-il être condamné à payer une amende \$10,000 parce qu'il commet une infraction en n'obtempère pas à un décret?

M. Clark: Il y a deux questions différentes, monsieur le président. Le décret en question a trait aux alinéas a) jusqu'à f) du paragraphe 3(1), et le décret interdira l'exploitation d'un service aérien ou encore le survol du Canada ou encore l'atterrissage au Canada, etc. Dès que les responsables d'un détournement ont pris le contrôle de l'appareil, on ne peut pas dire que le transporteur n'obtempère pas au décret, car le transporteur n'exerce plus aucun contrôle sur l'avion.

Le sénateur Denis: Pourquoi ne pas dire dans le projet de loi que si le transporteur aérien ne contrôle pas l'avion, il ne peut être tenu de payer l'amende. On parle dans le projet de loi de «tout transporteur aérien», sans dire si le transporteur contrôle l'avion.

M. Clark: Les choses ne sont pas très claires. Monsieur le président, le transporteur c'est la compagnie aérienne et pas l'avion.

Le sénateur Denis: Une compagnie ou un propriétaire privé.

M. Clark: Oui. Dans tous les cas, la compagnie ne peut pas ne pas obtempérer à un décret, si elle ne contrôle pas l'avion. Si, par exemple, un avion d'Air Canada est détourné ou contraint de mettre le cap sur un État défaillant; ce que vous dites c'est qu'Air Canada peut être condamné à payer une amende de \$10,000 pour refus d'obtempérer à un décret interdisant à cet avion de se diriger vers cet État. Mais ce n'est pas Air Canada qui met le cap sur cet État. C'est un avion aux mains de pirates. Dans ces circonstances, Air Canada ne peut être tenue pour responsable de ne pas obtempérer au décret parce qu'Air Canada ne contrôle pas l'appareil, ce sont les pirates de l'air qui exercent le contrôle.

Le président: Est-ce que vous avez quelque chose à ajouter, sénateur Denis?

Le sénateur Denis: Non, monsieur le président.

M. Clark: Permettez-moi, monsieur le président, de revenir sur une question soulevée par le sénateur Langlois. Il me semble que si l'on insère les mots «sans justification», on pourrait donner satisfaction au sénateur Langlois. Personnellement, je ne trouve rien à redire à ce sujet pas plus d'ailleurs que le ministère.

Le sénateur Langlois: Ou les mots «sans raison valable».

[Text]

Mr. Clark: I think "without valid reason" is somewhat subjective. Perhaps Mr. Fiorita could comment. Mr. Sheppard says that basically a hijacking is a hijacking. So, there is never justification.

Senator Langlois: But justification for not acting, which is quite a different situation.

The Chairman: Mr. Fiorita, would you care to comment?

Mr. Fiorita: The only thing I can say, Mr. Chairman, is that the proposed legislation intends to create two types of offence, one being a default by the state, which occurs after the hijacking has taken place, and the other being a default by an air carrier, and that may occur after an Order in Council has been made.

Where the state will be considered to be in default, we are talking about a hijacker being found in country A and country A failing either to prosecute or to extradite that hijacker. The clause in question is not referring to the individual, but rather to the actions of the state. Whether or not the actions of the state are justified will really be determined by the laws of that state and not by our laws, and whether or not we include the term "without justification" in our statute would not in any way enhance or make the matter any clearer, because we are talking about the actions of a particular state in accordance with its own laws and not in any way related to the laws of Canada. We are dealing with two separate things here. We are not dealing with the individual who may have had some reasons of his own for the hijacking. What we are talking about is the justification of that state in deciding to prosecute or not to prosecute.

Senator Neiman: Mr. Chairman, I am inclined to agree that the clause as it stands is just about as far and as clear as we can go. It seems to me that if the receiving state claims to be persuaded by the hijacker that there are political reasons or otherwise for his action, and if the receiving state says it is offering political asylum and refuses to prosecute the hijacker, that is a subjective judgment on the part of that state, in the sense that we are still free to say that we disagree and that in our view it is an illegal act to which that state is becoming an accomplice.

I agree with what Mr. Clark said earlier, that you do not make these judgments lightly because the consequences flowing from the making of an Order in Council under this would be extremely serious. So if there is any scintilla of an excuse for having done this and for not having any prosecutions as in the cases that Mr. Sheppard referred to, then I think this is taken into consideration, and that is why it is phrased that "the Governor in Council may", but there is an option there to consider whether in fact there is some reason for the receiving country not having prosecuted the hijacker.

Senator Frith: Maybe it would be a good idea, Mr. Chairman, to take an actual example of what could be the situation. This will illustrate what could happen in order for this question of justification or non-justification or for a reason whether lawful or unlawful to come up. A hijacking takes place and the

[Traduction]

M. Clark: Je crois que «sans raison valable» confère une idée assez subjective. Peut-être M. Fiorita pourrait-il faire quelques commentaires à ce sujet. M. Sheppard dit que dans la réalité un détournement est un détournement pur, et qu'il n'y a pas d'autre façon de l'expliquer.

Le sénateur Langlois: Mais justifier pour ne rien faire, c'est autre chose.

Le président: Monsieur Fiorita, voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

M. Fiorita: La seule chose que je peux dire, monsieur le président, c'est que le projet de loi tend à créer 2 types de délits, à savoir la défaillance d'un État lorsque le détournement a eu lieu, et l'autre la défaillance d'un transporteur aérien après prise du décret en conseil.

Si l'État est considéré comme défaillant, et il s'agit de pirates de l'air qui se trouvent dans un pays A, c'est que ce pays n'engage pas des poursuites ou n'extrade pas les pirates de l'air. L'article en question ne se rapporte pas à une personne mais aux actes d'un État. Que ces actes soient justifiés ou non, est en réalité une question à déterminer selon les lois de l'État intéressé et non les nôtres. Et que l'expression «sans justification» soit incluse ou non dans nos lois, ne servirait en aucune façon à préciser la question, parce qu'il s'agit des actions d'un État en particulier se rapportant à ses propres lois et il n'est aucunement question des lois canadiennes. Nous parlons de deux choses distinctes. Nous ne parlons pas d'une personne qui peut avoir des raisons de vouloir détourner un aéronef, mais de la raison permettant à un État de justifier sa décision d'intenter ou de ne pas intenter des poursuites judiciaires.

Le sénateur Neiman: Monsieur le président, je suis porté à croire que le libellé actuel de l'article est très clair. Il me semble que si l'État où atterrit le pirate de l'air prétend avoir été persuadé par celui-ci qu'il avait des motifs politiques ou autres d'agir ainsi, et si cet État accepte de lui donner asile politique et de ne pas intenter de poursuites contre lui, il s'agit là d'un jugement subjectif de la part de cet État, en ce sens que nous sommes libres de dire que nous ne sommes pas d'accord et qu'à notre avis il s'agit d'un acte illégal dont cet État s'est rendu complice.

Je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Clark plus tôt, voulant que l'on ne porte pas de jugement à la légère vu les conséquences extrêmement graves découlant d'un décret en conseil à ce sujet. Donc, s'il existe le moindre doute quant à la raison d'avoir agi ainsi et de ne pas avoir intenter de poursuites, comme dans les cas auquel a fait allusion M. Sheppard, alors je suis d'avis que l'on a tenu compte des circonstances et c'est pourquoi le libellé dit: «le gouverneur en conseil peut», mais on peut toujours déterminer si en fait le pays hôte avait des raisons de ne pas condamner le pirate de l'air.

Le sénateur Frith: Ce serait peut-être une bonne idée, M. le président, de trouver un exemple concret d'une telle situation. Cela nous permettrait de voir si la question de justification ou de non justification ou d'acte illicite ou non illicite serait soulevée. Disons qu'il y a un détournement, et que le pirate de

[Text]

plane is taken. It does not matter where, but let us say it is in Canada. The plane is hijacked and it is taken to, let us say, Cuba. Cuba then refuses either to extradite the offender or to return the aircraft. Our embassy in Cuba makes a report to the Secretary of State, who in turn makes a report to the Governor in Council and says to cabinet, "Look, as far as we are concerned, this is a clear default under the act, and therefore we suggest that the air carrier of the defaulting state—and in the example I am giving it is Cubana—is operating an air service between Canada and any other state and we are going to prohibit them from doing that." So the order is made. Then Cuba proceeds to ignore the order and keeps flying and thumbs its nose and says, "To hell with you, we are going to keep doing it." So they are charged under section 5, and under that section they are fined \$10,000. They hire me as their lawyer and I appear in court on behalf of Cubana and say, "We are not liable to this fine. The reason we are not liable to this fine is because we are not in breach, and the reason we are not in breach is because the Secretary of State did not have authority to recommend, nor did cabinet have authority to prohibit me from flying here, because the section says Mr. Judge, that it is only without justification, and I happened to have a justification. It was because we in Cuba supported this fellow because—he was good communist, or something. I don't care what the justification is.

Senator Langlois: That would not be justification.

Senator Frith: It is a justification. The point is that the only way this is going to appear before a judge at any time as a matter of Canadian law is when an air carrier is going to be prosecuted or fined for ignoring an order, and therefore you have to be very sure. You know, Senator Langlois, as a lawyer, that what I am going to do if I am acting for the defaulting person is look at the authority for the order. I am going to attack the authority for the order, and the looser you make the authority for the order the easier you make it for the defaulting carrier, namely the one who refused to return the hijacker, to ignore the order that is made. I therefore think that, far from limiting the discretion in clause 3, you should be very clear that there is quite a lot of room for discretion so that you do not put in an escape hatch for a defaulting state.

Senator McElman: Mr. Chairman, I move that, aside from the chairman and myself, we remove all practising barristers from the room!

Senator Frith: I second the motion!

The Chairman: Since you have exempted me, may I try?

Senator Langlois: You are still in practice, Mr. Chairman.

The Chairman: It seems to me that what we are doing is saying, without any chance for anybody else to argue at all, that an unlawful act is committed if this statute is violated,

[Traduction]

l'air s'empare de l'aéronef. Ce peut être n'importe où, mais disons que cela se passe au Canada. L'aéronef est détourné et est dirigé vers Cuba. Puis Cuba refuse l'extradition du criminel ou le retour de l'avion. Notre ambassade à Cuba fait rapport au Secrétaire d'État qui, lui-même, fait rapport au gouverneur en conseil et dit au Conseil des ministres: «En ce qui nous concerne, il s'agit clairement d'une infraction à la loi et nous proposons donc que le transporteur aérien de l'État défaillant—et dans l'exemple que je cite, il s'agit de Cubana—qui exploite un service aérien entre le Canada et toute autre État soit frappé d'interdiction». Le décret est donc pris. Cuba décide alors de ne pas tenir compte du décret et de poursuivre ses vols réguliers en disant: «Nous n'en tiendrons pas compte et nous allons poursuivre nos vols.» Cuba commet donc une infraction et encourt une amende de \$10,000 prévue à l'article 5. On m'engage comme avocat et je me présente devant le tribunal au nom de Cubana en argumentant que «Nous ne sommes pas passibles de cette amende. La raison pour laquelle nous ne sommes pas passibles de cette amende est que nous n'avons pas commis d'infraction, parce que le Secrétaire d'État n'avait pas le pouvoir de recommander, ni le conseil des ministres d'autoriser l'interdiction de voler au-dessus du Canada parce que l'article stipule, M. le Juge, que ceci s'applique seulement dans les cas où il n'y a pas de justification, et dans mon cas j'en ai une. C'est que nous, à Cuba, appuyons ce pirate de l'air parce qu'il est un bon communiste», ou pour toute autre raison. Peu importe la justification.

Le sénateur Langlois: Cela ne constituera pas une justification.

Le sénateur Frith: C'en est une. Mais le seul cas où une cause de ce genre est présentée devant les tribunaux en ce qui concerne le droit canadien est lorsqu'un transporteur aérien est l'objet de poursuites judiciaires ou est passible d'une amende pour n'avoir pas tenu compte d'un décret et, par conséquent, il faut en être absolument sûr. Comme vous savez, sénateur Langlois, étant avocat vous-même, ce que je ferais si je représentais l'État défaillant, ce serait de vérifier l'autorisation du pouvoir de prendre un tel décret. Je contesterais le pouvoir de prendre ce décret et plus les règlements sont vagues quant à ce pouvoir, plus il est facile pour le transporteur défaillant, notamment celui qui refuse l'extradition du pirate de l'air, de ne pas en tenir compte. Donc, à mon avis, au lieu de limiter le pouvoir discrétionnaire à l'article 3, il devrait être très clair qu'il existe de nombreux motifs justifiant ce pouvoir afin de ne pas permettre à l'État défaillant de trouver une échappatoire.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je propose que, sauf le président et moi-même, tous les avocats sortent de la pièce.

Le sénateur Frith: J'appuie la motion.

Le président: Vu que vous m'en avez dispensé, puis-je essayer?

Le sénateur Langlois: Vous pratiquez encore, M. le président.

Le président: Selon moi, nous disons, sans permettre à qui que ce soit de nous contredire, qu'un acte illicite est commis lorsqu'il y a violation de la loi, et nous, notamment au Canada,

[Text]

and we are the people, namely Canada, who determine what the unlawful act shall constitute, and it is not open to any other state to question whether or not the act the hijacker did was unlawful. We are saying that from our point of view we do not want anybody who:

... while on board an aircraft in flight, by force or threat of force, seizes or exercises control over the aircraft or attempts to do so.

By that we are saying, "We don't care what you in Cuba, Zambia or Uganda say. If he does this he commits an unlawful act."

Senator McElman: By Canadian law.

The Chairman: By Canadian law. Having committed the unlawful act according to our law, the Secretary of State for External Affairs can certify to the Governor in Council for our purposes—because we detest this kind of activity—that an unlawful act has taken place, and then that the action by the foreign country in which the plane landed has not been taken, namely that there has not been prosecution or there has not been return or release, as Mr. Clark described. It seems to me that is what we are out to do, isn't it?

Senator Frith: Not quite.

Senator Denis: There is one thing I would like to know. Do we fine the state, the hijacker or the owner or the air carrier?

Senator Langlois: Just the state.

The Chairman: We are not after the hijacker.

Senator Frith: You fine the air carrier.

Senator Denis: it is not the state?

Senator Frith: It is not the state; it is the air carrier.

Senator Denis: That is what the sponsor of the bill says.

Senator Frith: Look at clause 5. It is not just what I say. It is what the bill says: "Every carrier that fails to comply . . ."

The Chairman: Honourable senators, I think we can conduct this kind of debate among ourselves without the assistance of these gentlemen who have come to help us. Let us turn to them and see if they have any further comments they would like to make, and when they have assisted us to the extent they can we can then excuse them and debate among ourselves as we wish.

Mr. Clark: I would only say that there can, of course, be situations where in fact it would be justifiable not to, for example, release and aircraft. Let us take an example as Senator Frith did. In this type of scenario I think it is very helpful to be able to envisage a particular situation. Let us say that a hijacker was using a vial of some kind of biological element as a weapon to seize the aircraft; he has a vial of some contaminant which, if released, will cause all kinds of difficulties and, as a result, he is able to hijack the aircraft to country X. Clearly, the authorities in country X may not be prepared

[Traduction]

sommes les personnes désignées pour décider en quoi consiste un acte illicite, et aucun autre État ne peut se permettre de dire si l'acte commis par le pirate de l'air était illicite. Selon notre point de vue, nous ne voulons pas d'une personne qui

... à bord d'un aéronef en vol, par violence ou menace de violence, soit s'empare de cet aéronef ou tente de s'en emparer, soit en exerce le contrôle ou tente de l'exercer.

Par ce fait, à notre avis: «Ce que vous dites, à Cuba, en Zambie ou en Ouganda, ne nous regarde pas. S'il a agi ainsi, il a commis un acte illicite.»

Le sénateur McElman: Selon la loi au Canada.

Le président: Selon la loi canadienne. Face à un acte illicite prévu dans nos lois, le secrétaire d'État aux affaires extérieures peut certifier devant le gouverneur en conseil, à nos fins—parce que nous détestons ce genre d'activité—qu'un acte illicite a été commis du fait que le pays étranger où a atterri l'aéronef n'a pas condamné le pirate de l'air ou n'a pas retourné l'aéronef, comme l'a décrit M. Clark. N'êtes-vous pas de mon avis?

Le sénateur Frith: Pas tout à fait.

Le sénateur Denis: Il y a une chose que j'aimerais savoir. Imposons-nous une amende à l'État, au pirate de l'air ou au transporteur aérien?

Le sénateur Langlois: Seulement à l'État.

Le président: Nous ne nous occupons pas du pirate de l'air.

Le sénateur Frith: On impose une amende au transporteur aérien.

Le sénateur Denis: Non pas à l'État?

Le sénateur Frith: Il ne s'agit pas de l'État; il s'agit du transporteur aérien.

Le sénateur Denis: C'est ce que stipule le libellé du projet de loi.

Le sénateur Frith: Lisez l'article 5. Ce n'est pas simplement ce que j'ai dit. Voilà ce que dit le projet de loi: «tout transporteur aérien qui n'obtempère pas à un décret.»

Le président: Honorables sénateurs, à mon avis, nous pouvons poursuivre ce genre de débat entre nous sans ces messieurs qui sont venus ici pour nous aider. Revenons à eux et voyons s'ils ont des observations supplémentaires à faire et lorsqu'ils nous auront accordé tout l'aide possible, nous pourrions continuer entre nous si nous le voulons.

M. Clark: J'aimerais simplement ajouter qu'il peut évidemment se produire des situations où, en fait, on pourrait avoir un motif raisonnable de ne pas relâcher l'aéronef. Prenons un exemple, comme l'a fait le sénateur Frith. Dans ce genre de scénario, il serait, à mon avis, utile d'envisager une situation particulière. Disons que le pirate de l'air a utilisé certains éléments biologiques comme moyen de s'emparer de l'aéronef. Il possède certains agents de contamination qui, s'ils s'échappent, causeront toutes sortes de difficultés. Il a donc réussi par ce moyen à détourner l'avion vers le pays X. Il est clair que les

[Text]

to release the aircraft, even though they have an obligation to do so, until they have verified that there is no contaminant, or that this agent in the vial has not been released or that there is no problem. In other words, they want to be absolutely sure that a quarantine is not required for a period of time. Therefore they do not release the aircraft. That, of course, is a justifiable reason for not releasing an aircraft. When that information is passed to the governments of the Summit 7 countries, clearly we would not demand that they release the aircraft. We would say, "Fine, take whatever steps are necessary."

This is implicit in here. There is discretion. Each case would be looked at on its own merits. Bearing in mind my comment that we would not lightly want to disrupt international civil aviation, each case will be examined very thoroughly; and where there is a justification, as Mr. Fiorita pointed out—because it is implicit in here—such justification or valid reason will be examined.

Maybe to some extent this will be based on what legally might be called hearsay, but in point of fact it will be Canadian ministers and senior officials looking very carefully at a particular incident and then coming to a decision based on the legality under Canadian law.

I think Mr. Sheppard wants to say a word about passengers, which may be relevant to what we are talking about.

Mr. Sheppard: We have been talking about the return of passengers. At the time of the Bonn Declaration, the return of passengers was left out. I do not want to leave the impression that the return of passengers is covered in the bill. Bonn only covered the release of the aircraft and the prosecution of the hijackers. There have been some countries that in the past have felt that there was valid justification for detaining passengers. If there is a fugitive on board an aircraft and the aircraft happens to be taken to that state in a hijacked situation, they can take that passenger off and not release him. Not that Canada goes along with that, but it has happened in certain North African countries. That is probably why the Bonn Declaration left out passengers because some of the Summit 7—I can think of one country in particular—would not like to have that clause in there.

Mr. Clark: The hijacking convention, the Hague Convention, does apply to passengers and crew. We are a party to that and so we accept that obligation; but some countries have reservations about passengers and crew. One could imagine an incident where there is a fugitive from France who is living in another country. He happens to find himself on an aircraft which is hijacked to France. The French would say they have every reason to get their hands on him and not let him carry on his journey. That is the type of incident to which Mr. Sheppard is referring.

Senator Denis: Mr. Chairman, there is one thing that I do not understand. To follow the example of my good friend Senator Frith, let us say that Cuba does not want to release an

[Traduction]

autorités du pays X ne seront pas prêtes à relâcher l'aéronef, même si elles ont l'obligation de le faire, jusqu'à ce qu'elles aient vérifié qu'il n'existe pas d'agent de contamination, ou qu'il ne s'est pas échappé, ou qu'il n'y a pas d'autres problèmes. Autrement dit, elles veulent être absolument sûres que la quarantaine ne s'impose pas. C'est pourquoi elles ne rendent pas l'aéronef. Et c'est bien sûr une raison valable pour ne pas le faire. Lorsque ce renseignement est transmis aux gouvernements des pays du sommet de Sept, il est évident que nous n'exigerons pas qu'elles rendent l'aéronef. Nous leur dirons plutôt de prendre toutes les mesures qu'elles jugeront nécessaires.

C'est implicite dans ce cas-ci. Il existe un pouvoir discrétionnaire. Chaque cas sera évalué pour ce qu'il est. J'ai dit que nous ne dérangerions pas volontiers l'aviation civile internationale, mais chaque cas sera examiné d'une façon très approfondie; et lorsqu'il y a justification, comme M. Fiorita l'a souligné puisque c'est implicite ici,—cette justification ou cette raison valable sera examinée.

Nous nous fonderons peut-être dans une certaine mesure sur ce qui pourrait être légalement appelé le oui-dire, mais en fait, ce seront les hauts fonctionnaires et ministres canadiens qui examineront très attentivement un incident particulier et en arriveront à une décision fondée sur la légalité aux termes des lois canadiennes.

Je crois que M. Sheppard veut dire un mot au sujet des passagers; cela se rapporte sans doute à l'objet de nos discussions.

M. Sheppard: Nous avons parlé du retour des passagers. La déclaration de Bonn n'avait pas traité du retour des passagers. Je ne veux pas qu'on ait l'impression que le retour des passagers est prévu dans le bill. La déclaration de Bonn ne traitait que de la libération de l'aéronef et des poursuites contre les pirates de l'air. Certains pays estimaient dans le passé que s'il y avait une justification valable de retenir les passagers, c'est-à-dire que si un fugitif à bord d'un aéronef forçait ce dernier à se poser chez eux, ils pouvaient s'emparer de ce passager et ne pas le libérer. Je ne dis pas que le Canada approuve ce procédé, mais la situation s'est présentée dans certains pays d'Afrique du Nord. C'est probablement pourquoi la déclaration de Bonn n'a pas mentionné les passagers parce que certains membres du Sommet des Sept, et je songe à un pays en particulier, n'auraient pas voulu que cette clause y soit insérée.

M. Clark: La convention sur la piraterie aérienne, la convention de La Haye, s'applique aux passagers et à l'équipage. Nous y avons adhéré et nous avons accepté cette obligation; mais certains pays ont exprimé des réserves quant aux passagers et à l'équipage. Prenons le cas d'un Français qui s'est enfui de son pays et qui réside dans un autre pays. Il se retrouve à bord d'un aéronef qui est détourné par un pirate vers la France. Les Français feraient valoir toutes sortes de raisons pour s'en emparer et l'empêcher de poursuivre son voyage. C'est le genre d'incident auquel M. Sheppard songe.

Le sénateur Denis: Monsieur le président, il y a un point que je ne comprends pas. Pour poursuivre l'exemple de mon bon ami, le sénateur Frith, disons que Cuba ne veut pas libérer un

[Text]

aircraft. How do you explain that? Let us say that I am the owner of a French aircraft, or an airplane, and my airplane has been stolen by a hijacker who has gone to Cuba. I then ask Cuba to release my plane, and Cuba does not want to. Then I, as the owner of the plane, will be fined \$5,000 or \$10,000.

Senator Frith: Not because of that. You will be fined if you are found to be a defaulting state and an order is made against flights of all of your airplanes.

The Chairman: Are there any further questions for Mr. Clark and his colleagues?

Senator Muir: Mr. Chairman, when you introduced Mr. Clark, I expected him, because of his name, to acquit himself very well, and I do not think he has done too badly so far. The reason I say that is because my mother was a Clark. However, Mr. Clark went further and said what a great honour it was to appear before honourable senators. I do not know if he will consider that such a great honour after some of the questions that have been posed today by the legal people. I am not a lawyer and by accident I may ask a worthwhile question, but forgive me if I do not ask a worthwhile question.

Clause 3(1) states:

... (2), the Governor in Council may, by order, prohibit air carriers from carrying out any one or more of the following activities, having regard to the circumstances:

Then the various activities are listed. Paragraph (c) of sub-clause 3(1) states:

flying across Canadian territory, if the flight is coming from or going to the defaulting state;

Canada is a very large country and who knows where an aircraft is going? Perhaps aircraft controllers do know, as Senator Frith has said, but even NORAD is having a problem since they can detect birds on their screens. Who is going to decide whether they are coming from or are going to the defaulting state? Anything can happen; they can change direction or some such thing.

Clause 5 states:

Every air carrier that fails to comply with an order made under subsection 3(1) is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding ten thousand dollars.

Who decided the fine would be \$10,000? Why is it only peanuts? Who came up with that nice round figure and why is it not more than that? After the fine is paid, if the offender says to the Government of Canada that it will not do this again, can it do anything it wants and fly back and forth across Canada and from Canada to other countries? Is it all over once it pays its \$10,000? How long does the penalty last?

The Chairman: One question at a time.

[Traduction]

aéronef. Disons que je suis le propriétaire d'un aéronef français, ou d'un avion et que mon avion a été détourné par un pirate de l'air vers Cuba. Je demande alors à Cuba de rendre mon avion, mais Cuba refuse. Je serai donc condamné, à titre de propriétaire de l'avion, à une amende de \$5 000 ou de \$10 000.

Le sénateur Frith: Non pas pour cette raison. Vous devrez payer une amende si on découvre que vous êtes citoyen d'un État défaillant et si on interdira tout vol effectué par vos avions.

Le président: Désire-t-on poser d'autres questions à M. Clark et à ses collègues?

Le sénateur Muir: Monsieur le président, lorsque vous nous avez présenté M. Clark, je m'attendais, en raison de son nom, à ce qu'il s'acquitte très bien de sa tâche, et il s'en est assez bien tiré jusqu'à maintenant. Je parle ainsi parce que le nom de ma mère est Clark. Toutefois, M. Clark est allé jusqu'à dire que c'était un grand bonheur pour lui de comparaître devant les honorables sénateurs. Je ne sais pas s'il aura changé d'avis étant donné les questions qui ont été posées aujourd'hui par les juristes. Je ne suis pas un avocat et c'est tout à fait par hasard que je pose une question valable. Veuillez donc me pardonner si je n'en pose pas.

Le paragraphe 3(1) se lit comme suit:

«... (2), le gouverneur en conseil peut, par décret, interdire l'exercice d'une ou de plusieurs des activités suivantes, compte tenu des circonstances:»

Suit la liste des diverses activités. L'alinéa c) du paragraphe 3(1) se lit comme suit:

«c) la traversée du Canada par tout transporteur aérien en cas de vol en provenance ou à destination de l'État défaillant;»

Le Canada est un très vaste pays et qui peut savoir où se dirige un aéronef? Peut-être les contrôleurs de la circulation aérienne le savent-ils, comme le sénateur Frith l'a dit, mais même NORAD a un problème puisque cet organisme peut détecter des oiseaux sur ces écrans. Qui décidera si les aéronefs volent en direction ou en provenance de l'État défaillant? N'importe quoi peut arriver; ils peuvent changer de direction par exemple.

L'article 5 se lit comme suit:

«Tout transporteur aérien qui n'obtempère pas à un décret du gouverneur en conseil commet une infraction et encourt, sur déclaration sommaire de culpabilité, une amende maximale de dix mille dollars.»

Qui a fixé l'amende à \$10,000? Pourquoi est-elle aussi basse? Qui en est arrivé à ce beau chiffre rond et pourquoi n'est-il pas plus élevé? Une fois l'amende payée si le délinquant promet au gouvernement du Canada de ne pas recommencer, ne peut-il pas agir à son gré et traverser aller-retour le Canada et du Canada se diriger vers d'autres pays? Est-ce que tout est fini lorsqu'il a payé les \$10,000? Combien de temps dure la pénalisation?

Le président: Une question à la fois.

[Text]

Senator Muir: Not being a lawyer, I do not know how to ask questions.

The Chairman: I think you know very well because you asked an awful lot in a very short time.

Mr. Sheppard: On the first question, not being a lawyer, I may not be able to answer correctly. However, as an ex-air traffic controller, I can certify that controllers will know where the flight is coming from the last point prior to Canada, the first point in Canada, and where it is going to.

Senator Muir: I happened to see the enormous board that NORAD has in Colorado, and there were objects showing up on that board which were not planes at all but birds and other objects.

Mr. Sheppard: Presumably, what we are addressing here is something for which air traffic control is being requested clearance. This is really covered by ICAO's freedom-of-the-air provisions. The first freedom of the air comes under the International Air Service Transit Agreement which gives you freedom to overfly a state. This is going to prohibit that flight. We would certainly have to investigate to see where the aircraft was coming from.

On the second question, I do not know whether we should turn that over to the legal people.

The Chairman: Give it a try.

Mr. Sheppard: The \$10,000 fine was arrived at, I believe, interdepartmentally. It could be extended each and every time that aircraft lands here as long as the Governor in Council certifies that we are going to apply either (a), (b), (c), (d), (e) or (f). Each and every offence will mean a \$10,000 fine. If the fine is not paid, there is legal authority to seize the aircraft. The aircraft would eventually be seized if the fine were not paid.

On April 9, 1980 an American Airlines aircraft was hijacked in California and taken to Cuba. The Cubans actually made a hero of this hijacker. Right now he is sitting in Cuba with no action being taken against him, and the Cubans may or may not prosecute, or they may allow him to go to another state.

Conceivably, if this act were in effect and we took action against Cuba because we have a bilateral agreement covering the landings in Mirabel, and that would relate to what we call the third and fourth freedoms which are the right to pick up traffic and take traffic to another point.

This is why the legal people spelled out these six different actions. They may not wish to act on all six. We could stop all of the planes coming from the eastern bloc going through Gander on their way down to Cuba, but that would be a very extreme measure.

Senator Muir: They are stopping many of them themselves.

Mr. Sheppard: That is right. If we do not allow them to bring their gasoline in, then there may be some trouble.

[Traduction]

Le sénateur Muir: Comme je ne suis pas avocat, je ne sais pas comment poser mes questions.

Le président: Vous le savez fort bien puisque vous en avez posé un nombre incroyable en très peu de temps.

M. Sheppard: N'étant pas avocat, je ne puis probablement pas répondre correctement à la première. Toutefois, à titre d'ancien contrôleur de la circulation aérienne, je puis vous certifier que les contrôleurs savent déterminer la provenance d'un vol, son dernier point d'atterrissage; son point d'arrivée au Canada et sa destination.

Le sénateur Muir: J'ai eu l'occasion de voir l'énorme écran du NORAD au Colorado sur lequel figuraient des objets qui n'étaient pas des aéronefs mais des oiseaux et d'autres objets.

M. Sheppard: Ce qui nous occupe ici touche les demandes adressées aux contrôleurs de la circulation aérienne. Ce problème est en fait traité par les dispositions de l'OACI sur la première liberté de l'espace aérien. La liberté de l'espace aérien fait partie de l'Accord sur le transport aérien international de transit qui donne la liberté de survoler un état. C'est ce qu'on veut interdire. Nous devons certainement vérifier la provenance de l'aéronef.

Quant à la seconde question, je me demande s'il n'y aurait pas lieu de la soumettre aux juristes.

Le président: Essayez quand même.

M. Sheppard: L'amende de \$10,000 a été fixée, je crois, à un niveau interministériel. Elle pourrait être augmentée chaque fois que cet aéronef atterrit ici tant que le gouverneur en conseil certifie que nous allons appliquer l'alinéa a), b), c), d), e) ou f). Chaque infraction entraînera une amende de \$10,000. Si cette dernière n'est pas payée, la loi nous autorise à saisir l'aéronef. C'est ce qui arriverait éventuellement dans un tel cas.

Le 9 avril 1980, un aéronef d'une compagnie d'aviation américaine a été détourné de Californie vers Cuba. Les Cubains ont porté aux nues le pirate. Il réside à l'heure actuelle à Cuba et aucune poursuite n'a été intentée contre lui; les Cubains peuvent lui intenter des poursuites ou le laisser aller dans un autre État.

En fait, si la loi était en vigueur et si nous prenions des mesures contre Cuba en raison d'un accord bilatéral touchant les atterrissages à Mirabel, cela viserait ce que nous appelons les troisième et quatrième libertés: la liberté de transporter des personnes ou de la marchandise en provenance d'un point et à destination d'un autre point.

C'est la raison pour laquelle les légistes ont énuméré les six différentes activités. Chaque cas n'incitera peut-être pas des mesures. Nous pourrions stopper tous les avions en provenance du bloc de l'Est qui passent par Gander pour se rendre à Cuba, mais ce serait une mesure vraiment extrême.

Le sénateur Muir: Ils en arrêtent un bon nombre eux-mêmes.

M. Sheppard: Vous avez raison. Si nous ne leur permettons pas de pénétrer avec leur carburant, il y aura probablement des ennuis.

[Text]

Senator Muir: They would make more than \$10,000 on gasoline.

Mr. Sheppard: Conceivably it could affect that first and second freedom traffic going down from the eastern bloc, either landing in Canada for a technical stop or overflying Canada.

Mr. Clark: In answer to the last part of the senator's question, Mr. Chairman, the certification remains in effect until it is withdrawn. If a state is in default, the carriers are in contravention of this act with regard to every single incident, as Mr. Sheppard pointed out; each one carrying a possible fine of \$10,000 until such time as the certification is withdrawn and the state is no longer considered to be in default. If you have a state that only flies once a week to Canada and after such certification and the order being made under this act the carrier continues to fly in, that first incident involves a fine up to \$10,000 on summary conviction, and then if the following week the plane comes back again, or another aircraft, that is another incident and that could be another \$10,000 fine.

Senator Muir: Mr. Clark, that is the point I am making. Ten thousand dollars is peanuts to a big airline. Don't you think they could come in every week and pay that fine and still carry on? To me, it seems like it should be at least a minimum of \$50,000.

Mr. Clark: You could argue about the amount but, of course, there are other attendant consequences. This aircraft has no authority to take passengers to Canada because there has been an order made under this act. The airline defies the order and comes anyway. There is no reason why Canada has to allow any of those passengers even to disembark here. Put them back on the aircraft. Do not allow them in effect to get off. What is the advantage to the air carrier having brought all these people? We have all seen examples where individuals have been returned because, as you know, under the IATA regulations, an airline is supposed to ensure that you have a valid entry permit, visa or passport or whatever is required for your destination, and if you arrive there and the state does not let you in, the air carrier has to take you back.

Here Canadian authorities can prohibit anybody getting off and prohibit the handling of cargo. What is the advantage to the carrier to continue to try to land in Canada while not only being subject to a \$10,000 fine, but having the purpose of the trip frustrated?

Senator Muir: That is fine. I just want to say, Mr. Chairman, in view of the sharp questions by Senator Langlois, Senator Frith and yourself, that I hope to take a short course in law.

The Chairman: If you hang around this committee long enough, you will be educated rapidly.

Senator Denis: What about me?

[Traduction]

Le sénateur Muir: Ils feraient plus de \$10,000 sur le carburant?

M. Sheppard: La première et la deuxième liberté de circulation pourraient en fait être atteintes dans le cas des vols en provenance du bloc de l'Est faisant escale pour des raisons techniques au Canada ou survolant le pays.

M. Clark: Pour répondre à la dernière partie de la question du sénateur, monsieur le président, l'attestation demeure en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit révoquée. Si un État est défaillant, les transporteurs sont en contravention avec la loi pour chaque incident, comme M. Sheppard l'a indiqué. Chaque incident étant passible d'une amende de \$10,000 jusqu'à ce que l'attestation soit révoquée et que l'État ne soit plus considéré comme défaillant. Si un État effectue un vol une fois la semaine au Canada et qu'il continue de le faire malgré une telle attestation et le décret établi en vertu de la présente loi, le premier incident est punissable d'une amende de \$10,000 sur déclaration sommaire de culpabilité, et si la semaine suivante, l'avion ou un autre appareil revient, il s'agit d'un autre incident qui pourrait aussi être visé par une autre amende de \$10,000.

Le sénateur Muir: Monsieur Clark, c'est exactement le point que je veux faire valoir. Ces \$10,000 ne sont rien pour une grosse société de transport aérien. Ne pensez-vous pas qu'elle pourrait continuer d'effectuer ses vols et de payer l'amende? A mon avis l'amende devrait être de \$50,000 au minimum.

M. Clark: Vous pourriez évidemment protester contre la somme à payer, mais il y a d'autres conséquences. Cet avion n'a aucunement le droit d'amener des voyageurs au Canada en raison de l'ordre établi par la loi. Et si la société aérienne ne se soumet pas à l'ordre et poursuit ses activités, il n'y a pas de raison pour que le Canada permette aux voyageurs de descendre. Il n'a qu'à les faire rembarquer. Il n'a tout simplement qu'à ne pas les laisser descendre. Alors, quel intérêt le transporteur aurait-il à amener tous ces voyageurs. Nous avons tous eu connaissance du fait que des personnes aient été renvoyées parce que, comme vous le savez, selon le règlement de l'IATA, une société aérienne doit s'assurer que ses voyageurs ont un permis d'entrée valide, ou un visa ou un passeport, ou quel que soit le document exigé à destination, à défaut de quoi, devant un refus d'entrée dans l'État en cause, le transporteur doit reprendre le voyageur et le ramener.

Ici, les autorités canadiennes peuvent interdire à quelqu'un de descendre et interdire la manutention de marchandises. Quel intérêt le transporteur peut-il avoir à persister à atterrir au Canada quand il s'expose à une amende de \$10,000, et que le but de son voyage est compromis en plus.

Le sénateur Muir: Parfait. Je voudrais simplement ajouter, Monsieur le président, qu'après avoir entendu les questions pertinentes posées par les sénateurs Langlois et Frith ainsi que vous-même, j'aimerais suivre un cours de droit.

Le président: Notre Comité est une bonne école, si vous y restez assez longtemps, votre éducation se fera rapidement.

Le sénateur Denis: Et moi?

[Text]

Senator Muir: Pardonnez-moi.

Senator Neiman: I just want to clarify one small point. In the example you gave to Mr. Sheppard on the air incident involving the United States, has the United States at this point chosen to consider Cuba in default?

Mr. Sheppard: There are two outstanding cases now involving the United States and Cuba. One was a Delta aircraft on January 25, you might remember, that occurred at Atlanta. In both of these cases, it was the United States, of course, which no longer has a bilateral agreement with Cuba for the exchange of hijackers because of the problems with the boats. The hijacking agreement covered boats as well and there are a few of those floating around Miami. But they also do not have any extradition agreement with the United States. They have asked informally through their office in Havana for information on the hijackers. They have not received a satisfactory answer and we have asked the U.S.A. whether they would like us to work along with them and the other five nations to take action. They are not really prepared to do it. They have not asked us to co-operate. We could because we have commercial air flight services to Cuba.

Senator Neiman: There is nothing implicit in any of the legislation now before us, or that we know of, which makes reciprocity of enforcement imperative or obligatory on the other signatories, so do we really not have any choice? Do we want to back up the United States, or do we not really have any choice?

Mr. Sheppard: We could go on our own, but it would be much easier if the aggrieved state were pressing us to start. If, on our own, we started preventing other carriers from entering Canada, there is a chance that there would be a retaliatory effect internationally against our carriers—that is, CP Air and Air Canada. There could be retaliation against them and we would not want to enter into that very lightly at all.

Senator Langlois: If I could interject, Cuba was the worst example you could choose considering you have the Bay of Pigs and the embargo after Castro took power. There is almost a state of war between the two countries. This is a very bad example.

The Chairman: Mr. du Plessis drew my attention to a matter relating to the drafting of the bill. Would you care to draw that to the attention of the committee?

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: Mr. Chairman, it is a minor point. After the interesting legal arguments we have heard today, as a lawyer I feel somewhat ill at ease bringing a minor point of grammar to your attention, but I thought that perhaps we should point it out to the officials from the department.

Clause 3(1), line 21 states:

the Governor in Council may, by order, prohibit air carriers from carrying out any one or more of the following activities, having regard to the circumstances:

[Traduction]

Le sénateur Muir: Excuse me.

Le sénateur Neiman: Je veux simplement faire le point sur une petite question. Dans l'exemple que vous avez donné à M. Sheppard au sujet de l'incident concernant les États-Unis, Cuba est-il maintenant considéré comme un État défaillant?

M. Sheppard: Il reste encore deux cas à résoudre entre les États-Unis et Cuba: l'appareil Delta qui, vous vous en souvenez peut-être, a atterri à Atlanta le 25 janvier. Dans ce cas comme dans l'autre, ce sont évidemment les États-Unis qui ne sont plus partie à l'accord bilatéral avec Cuba concernant l'échange des auteurs d'actes de piraterie en raison de la question des navires. L'accord concernant la piraterie visait également les navires, et il y en a quelques-uns près de Miami. Cuba n'a pas non plus d'accord d'extradition avec les États-Unis, ce qui l'oblige à recourir à d'autres moyens. Cuba a demandé, par des voix non officielles de son bureau de la Havane, des renseignements sur le détournement. On ne lui a pas répondu de façon satisfaisante et nous avons demandé aux États-Unis s'ils voulaient que nous intervenions, avec les cinq autres. Ils ne sont pas tout à fait prêts à accepter. Ils ne nous ont pas demandé notre collaboration. Mais nous pourrions intervenir, étant donné notre service aérien commercial vers Cuba.

Le sénateur Neiman: Il n'existe, à notre connaissance, aucune disposition implicite dans la loi qui oblige les autres signataires à la réciprocité concernant l'exécution de l'accord, alors, n'avons-nous réellement pas le choix? Faut-il appuyer les États-Unis, ou avons-nous le choix d'agir autrement?

M. Sheppard: Nous pourrions agir indépendamment des autres, mais ne serait-il pas plus facile d'emboîter le pas. Si, de notre propre chef, nous commençons à empêcher d'autres transporteurs de pénétrer au Canada, il y a de fortes chances que nos transporteurs, CP Air et Air Canada, fassent l'objet de représailles à l'échelle internationale. Et ce serait dangereux.

Le sénateur Langlois: Si vous me permettez d'intervenir, Cuba est le pire exemple à prendre, avec l'incident de la Baie des Cochons et l'embargo imposé après la prise du pouvoir par Castro. Ces deux pays sont presque en état de guerre. C'est un très mauvais exemple.

Le président: M. du Plessis a attiré mon attention sur une question de rédaction du projet de loi. Voudriez-vous en faire part au Comité?

M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire: Monsieur le président, c'est une question mineure. Après les débats juridiques intéressants que nous avons entendus aujourd'hui, je me sens un peu mal à l'aise, comme avocat, de porter à votre attention un petit point de grammaire, mais j'ai pensé que nous devrions peut-être le signaler aux représentants du ministère.

Le paragraphe 3(1) stipule que:

—le gouverneur en conseil peut, par décret, interdire l'exercice d'une ou de plusieurs des activités suivantes, compte tenu des circonstances:

[Text]

Then the activities are listed. At the end of the list, between subparagraphs (e) and (f), we have another "or". I think this is a case of an unnecessary "or" or what might be called a double disjunctive. I do not think it is a matter we should really worry about, because I think it is a matter that could be corrected when the act eventually appears in the Revised Statutes. I would hate to see the bill held up, even for one day, because of an unnecessary "or". I simply thought I should point it out.

The Chairman: If there are no further questions, on behalf of the committee, I wish to thank you for your attendance. I hope we have not caused you to miss anything which you would not have liked to miss. You are perfectly free to stay while we discuss the matter further, or you may wish to leave.

Mr. Clark: Thank you very much, Mr. Chairman. On behalf of myself and my colleagues, I should like to say that it has been an instructive and educational process for us. Frankly, I think we are delighted with the interest shown in this bill. As I indicated earlier, I believe it is an important bill.

For the record, I should indicate that the Canadian Air Line Pilots' Association which, of course, has an important influence on the international federation of Air Line Pilots Associations, is strongly in favour of this bill and looks forward to seeing its speedy adoption by the Parliament of Canada.

The Chairman: Thank you.

Honourable senators, I know the hour is late, but may I ask you whether you care to finish the committee's consideration of this bill before we adjourn? If I hear no dissent, I assume you do not dissent.

Senator McElman: Might I suggest that, since this is a bill which originated in the Senate, we follow the advice of our Law Clerk and strike out the word "or"? That is not going to hold anything up.

The Chairman: I think you have answered my question in the affirmative, in that you wish to consider the matter now.

Does the committee agree that we strike out the word "or" between paragraphs (e) and (f) of clause 3 on page 2 of the bill?

Mr. du Plessis: If I might add, when a series of paragraphs is considered to be conjunctive, it is normal practice, at least in the English text, to put an "and" between the last two paragraphs, but that is a matter the committee can decide on. Normal drafting practice is to put in an "and". I should have added that to my earlier comments.

Senator McElman: Our purpose is to fine tune legislation.

Senator Langlois: You had one other comment regarding the word "activity"?

Mr. du Plessis: No, I just had the one comment.

Senator Bell: Have you finished your comments, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, and I am awaiting comments of the committee on the matter of the "or" and the "and". Is anyone prepared to move that an amendment be made in that respect?

[Traduction]

Puis vient l'énumération des activités. A la fin de la liste, entre les alinéas e) et f), nous avons un autre «or» dans la version anglaise. Je crois qu'il y a là ce qu'il convient d'appeler une double disjonction, soit un «or» inutile. Je ne crois pas que nous devions réellement nous y attarder, parce que cette faute pourrait être corrigée dans les Statuts révisés. Je ne voudrais pas que le projet de loi soit retardé, même d'une journée, pour un «or» inutile. J'ai simplement cru bon de le souligner.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais, au nom du Comité, vous remercier de votre collaboration. J'espère que nous ne vous avons pas fait manquer quelque chose d'important. Vous êtes entièrement libre de rester jusqu'à la fin du débat ou de partir.

M. Clark: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. En mon nom et au nom de mes collègues, j'aimerais dire que cela a été une expérience instructive pour nous. En vérité, nous sommes heureux de l'intérêt qu'on porte à ce projet de loi. Comme je l'ai dit auparavant, j'estime qu'il est important.

Aux fins du compte rendu, je dois indiquer que l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes qui exerce évidemment une grande influence sur la fédération internationale des associations de pilotes de lignes aériennes, souscrit vivement à ce projet de loi et espère que le Parlement du Canada l'adoptera bientôt.

Le président: Merci.

Honorables sénateurs, je sais qu'il est tard, mais serait-il possible de terminer l'étude du projet de loi avant d'ajourner? Si je n'entends pas de protestations, c'est qu'on accepte.

Le sénateur McElman: Je proposerais, étant donné que le projet de loi émane du Sénat, que nous donnions suite à la recommandation de notre légiste et que nous supprimions le mot «or». Cela ne va rien retarder.

Le président: Je pense que vous avez répondu par l'affirmative et que vous souhaitez poursuivre le débat.

Le Comité accepte-t-il de supprimer le mot «or» qui se trouve entre les alinéas e) et f) de l'article 3 à la page 2 du projet de loi?

M. du Plessis: Si vous me permettez, quand on a une série d'alinéas en conjonction, on doit, du moins dans la version anglaise, ajouter un «and» entre les deux derniers alinéas, mais le Comité peut en décider. Selon les règles normales de rédaction, il convient d'insérer le «and». J'aurais dû faire cette précision dans mon intervention précédente.

Le sénateur McElman: Notre but est de peaufiner la loi.

Le sénateur Langlois: Vous aviez un autre commentaire au sujet du mot «activité»?

M. du Plessis: Non, c'était tout.

Le sénateur Bell: Est-ce tout, Monsieur le président?

Le président: Oui et j'attends la réaction du comité sur la question du «or» et du «and». Quelqu'un veut-il proposer qu'un amendement soit fait en ce sens?

[Text]

Senator McElman: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: You move that the "or" be struck out and that the word "and" be substituted therefor?

Senator McElman: Yes.

Senator Molgat: Mr. Chairman, I would then question the French text, which does not have an "ou" or an "et".

Senator Bell: Just delete the "or".

Senator Molgat: If we delete it, we are in line with the French version. If not, we have to add an "et" to the French version.

Senator McElman: Is that the advice of our Law Clerk?

Mr. du Plessis: You will often find that the two versions are not parallel. While there is a certain degree of resemblance between the two, the practice in the French version is not to put in these conjunctive or disjunctive words between paragraphs, whereas the practice in English is to do so. So, it is a question of whether we follow the accepted practice in the English text.

The Chairman: We have a motion that the "or" be deleted and be replaced with the word "and". I think that is still the motion.

Senator McElman: That was my motion, Mr. Chairman, prior to hearing word from our Law Clerk. Perhaps we should simply delete the "or". I would like to get advice on this.

Mr. du Plessis: The practice in the English version is to put in either the word "or" or the word "and", whereas that is not the practice in the French version. My advice, therefore, would be that we substitute the word "and" for the word "or". While the two texts may not appear to be the same, each will be authentic in its own right.

The Chairman: Is there a seconder for motion?

Senator Petten: I second the motion, Mr. Chairman.

The Chairman: All those in favour, please say "yea."

Hon. Senators: Yea.

The Chairman: All of those contrary minded, please say "nay."

I declare the motion carried.

Is there any other discussion before we consider the bill clause by clause?

Senator Muir: Senator Langlois discussed an amendment earlier, and I believe Mr. Clark agreed to the words "without justification" being inserted to meet his point. Is that going to be considered?

The Chairman: We have not yet reached that point. If there is a motion to that effect, I shall put the question to the committee.

Senator Muir: Senator Langlois, as I understand it, agreed with the suggestion put forward by Mr. Clark.

[Traduction]

Le sénateur McElman: J'en fais la proposition, Monsieur le président.

Le président: Vous proposez que le mot «or» soit biffé et que le mot «and» lui soit substitué?

Le sénateur McElman: Oui.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, dans le texte français, on ne retrouve pas les conjonctions «ou» et «et».

Le sénateur Bell: Nous n'avons qu'à biffer le «or».

Le sénateur Molgat: Si nous le biffons, nous correspondrons au texte français. Sinon, nous devons ajouter le mot «et» à la version française.

Le sénateur McElman: Qu'en pense notre conseiller?

M. du Plessis: Il arrive souvent que les deux versions ne soient pas parallèles. Il y a bien sûr un certain degré de ressemblance entre les deux, mais en français, on ne met pas de conjonction entre les paragraphes, contrairement à la pratique anglaise. Il s'agit donc de décider si nous suivons la pratique acceptée pour le texte anglais.

Le président: D'après la motion, la conjonction «or» doit être biffée et remplacée par le mot «and». Je crois que c'est encore la motion qui est à l'étude.

Le sénateur McElman: C'est ce que j'avais proposé, monsieur le président, avant d'entendre les commentaires de notre conseiller. Nous devrions peut-être tout simplement biffer le mot «or». J'aimerais qu'on me conseille à ce sujet.

M. du Plessis: En anglais, la pratique veut qu'on mette les mots «or» ou «and», mais ce n'est pas la même chose en français. Par conséquent, je recommande que nous substituions le mot «and» au mot «or». Bien que les deux textes ne semblent pas être équivalents, ils le seront dans la pratique.

Le président: Quelqu'un appuie-t-il cette motion?

Le sénateur Petten: J'appuie la motion, Monsieur le président.

Le président: Qui sont pour?

Des voix: Pour.

Le président: Contre?

La motion est adoptée.

Y a-t-il d'autres questions avant que nous étudions le projet de loi article par article?

Le sénateur Muir: Le sénateur Langlois a parlé plus tôt d'une modification et je crois que M. Clark avait accepté que l'expression «sans raison» soit insérée dans le texte du projet de loi. Allons-nous discuter de cette question?

Le président: Nous n'en sommes pas encore là. S'il y a une motion à cet effet, je porterai la question devant le Comité.

Le sénateur Muir: Le sénateur Langlois, si j'ai bien compris, a accepté la suggestion faite par M. Clark.

[Text]

Senator Langlois: When we reach that clause, I shall move that an amendment be made in that respect.

The Chairman: If there is no further discussion, we shall deal with the bill clause by clause.

Starting with clause 2, shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Next, clause 3. Shall clause 3 carry?

Senator Langlois: I wish to move an amendment to clause 3, Mr. Chairman. As I understood Mr. Clark's earlier comments, he is prepared to accept an amendment adding the words "without justification" after the word "if" in subclause (2). Perhaps our Law Clerk could advise us as to whether that is the proper point at which to insert those words. The subclause would then read:

For the purposes of subsection (1), a state is in default if, without justification, the state has not extradited or prosecuted any of the parties—

Mr. du Plessis: In my opinion, that would be the proper point at which to insert those words.

Senator Langlois: In that case, Mr. Chairman, I move that amendment.

The Chairman: Is there a seconder?

Senator Denis: I second the motion, Mr. Chairman.

Senator McElman: On the question, Mr. Chairman, the preponderance of the evidence was that we should not make such an amendment.

Senator Langlois: Mr. Clark accepted it. I am using the words that Mr. Clark himself suggested.

Senator McElman: I am sorry, but following that, the testimony of another witness, as well as the sponsor of the bill, was to the effect that such an amendment would add nothing to the bill and in fact could complicate things. I simply want to say that on the question before the vote is taken.

The Chairman: Any further discussion?

I shall call for the question in a moment.

Are you ready for the question?

All in favour say "yea."

Some Hon. Senators: Yea.

The Chairman: All those contrary minded say "nay."

Some Hon. Senators: Nay.

The Chairman: I am not prepared to say what, in my opinion, is the result of that vote, so I will put the question again and ask you to signify your decision by raising your hands.

So, calling the question again, I ask all in favour to raise their hands, and I shall ask the Clerk of the Committee to count them.

The Clerk of the Committee: Three.

The Chairman: All against the motion will please raise their hands.

The Clerk of the Committee: Five.

[Traduction]

Le sénateur Langlois: Lorsque nous arriverons à cet article, je présenterai une motion d'amendement en ce sens.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, nous allons étudier le projet de loi article par article.

L'article 2 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Ensuite l'article 3; est-il adopté?

Le sénateur Langlois: Monsieur le Président, je désire déposer une motion d'amendement à l'article 3. M. Clark s'est dit disposé à accepter un amendement ajoutant l'expression «sans raison» après le mot «si» du paragraphe (2). Notre conseiller pourrait peut-être nous dire si c'est l'endroit où il faut insérer cette expression. Le paragraphe deviendrait donc:

«Un État est un État défaillant si, sans raison, il n'a pas extradé ou poursuivi les parties . . .

M. du Plessis: Je crois que ce serait là qu'il faudrait insérer l'expression.

Le sénateur Langlois: Dans ce cas, M. le Président, je dépose une motion d'amendement en ce sens.

Le président: Quelqu'un appuie-t-il la motion?

Le sénateur Denis: J'appuie la motion, M. le Président.

Le sénateur McElman: A ce sujet, M. le Président, la majorité des témoins nous ont fait savoir que nous ne devrions pas apporter cet amendement.

Le sénateur Langlois: M. Clark l'a accepté; je reprends ses propres termes.

Le sénateur McElman: Je m'excuse, mais d'après un autre témoin et le parrain du projet de loi, cet amendement n'ajouterait rien au projet de loi et il compliquerait les choses. Je voulais simplement le dire cela avant le vote.

Le président: D'autres questions?

Je mettrai aux voix dans un moment.

Êtes-vous prêts à voter?

Pour?

Des voix: Pour.

Le président: Contre?

Des voix: Contre.

Le président: Je ne peux pas donner le résultat du vote; je vais reposer la question encore une fois et vous demanderai de lever la main.

Pour reprendre la question, je demande que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement lèvent la main et je demande au greffier du comité de faire le décompte des voix.

Le greffier du Comité: Trois.

Le président: Que tous ceux qui sont contre la motion lèvent la main.

Le greffier du Comité: Cinq.

[Text]

The Chairman: I declare the motion not carried. I was going to say "carried in the negative."

Is there any further comment on the question on clause 3?

Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 5 carry?

Senator Muir: On clause 5, I again raise the question of the fine.

The Chairman: Do you want to present a motion?

Senator Muir: Yes, but I would like to hear from some of my friends who have been around here longer than I have. What is \$10,000 to a carrier? Most carriers are children of the government of the country concerned. This would be no type of penalty at all to my way of thinking, and I am ready to be given guidance by others who have been here much longer than I with regard to this.

The Chairman: Is there any further discussion?

Do you want to make a motion, Senator Muir?

Senator Muir: Yes, although I know it will be defeated, but I would move that the penalty be \$50,000.

The Chairman: Your motion then is that the words "ten thousand dollars" in lines 42 and 43 on page 2 of the bill be deleted and be replaced by the words "fifty thousand dollars". Is there a seconder?

Senator Denis: Yes, I second the motion. The judge does not have to impose a fine of \$50,000. It is a maximum.

Senator Langlois: That is all it is, a maximum.

Senator Denis: It is "not exceeding fifty thousand dollars".

Senator Bell: Is there any reason why there is a maximum?

Senator Molgat: Mr. Chairman, could we not get the witness to reply to this? We could ask him if there is any reason why the figure of \$50,000 would create any particular problems, or if there is any valid reason why it should not be that sum.

Mr. Clark: I think the sum is really linked to the question of summary conviction. If it is a summary conviction, \$50,000 is a lot of money. You understand that the process for summary conviction is much more expedited and the level of the consideration is less than with regard to long and involved indictable offences. My understanding from the Department of Justice is that it seemed that \$10,000 is the sort of top level when you are dealing with a summary offence. When you go to indictable offences, of course, the fines can go to a much higher level.

The Chairman: We have been reminded that we are not all lawyers here, and to those who are not, the difference between

[Traduction]

Le président: La motion n'est pas adoptée.

Y a-t-il d'autres questions sur l'article 3?

L'article 3 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 4 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 5 est-il adopté?

Le sénateur Muir: Au sujet de l'article 5, je soulève encore une fois la question de l'amende.

Le président: Voulez-vous déposer une motion?

Le sénateur Muir: Oui, mais j'aimerais connaître l'opinion de certains de mes collègues qui siègent au comité depuis plus longtemps que moi. Que représentent \$10 000 pour un transporteur aérien? La majorité des transporteurs sont protégés par le gouvernement de leur pays. De la façon dont je le vois, ce n'est pas une vraie pénalité mais je suis prêt à prendre conseil à ce sujet des autres qui ont siégé au comité depuis plus longtemps que moi.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Vous voulez déposer votre motion, sénateur Muir?

Le sénateur Muir: Oui, même si je sais qu'elle sera repoussée, mais je propose que l'amende soit de \$50 000.

Le président: Ainsi votre motion est que les mots «dix mille dollars» de la ligne 42 de la page 2 du projet de loi soient biffés et remplacés par les mots «cinquante mille dollars». Quelqu'un appuie-t-il la motion?

Le sénateur Denis: Oui, j'appuie la motion. Le juge n'a pas à imposer une amende de \$50 000, c'est un maximum.

Le sénateur Langlois: Oui, c'est ça, un maximum.

Le sénateur Denis: On dit «une amende maximale de cinquante mille dollars».

Le sénateur Bell: Pourquoi y a-t-il un maximum?

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, le témoin pourrait répondre à cette question. Nous pourrions lui demander si le chiffre de \$50 000 pourrait créer des problèmes ou s'il y a une raison pour que le maximum ne soit pas fixé à \$50 000.

M. Clark: Je crois qu'en réalité, le montant de l'amende est relié à la question de la déclaration sommaire de culpabilité. Pour une déclaration sommaire de culpabilité, \$50,000, c'est beaucoup. Vous comprendrez que les formalités de déclaration sommaire de culpabilité sont beaucoup plus expéditives et que la question est beaucoup moins fouillée qu'un acte criminel. D'après le ministère de la Justice, il semblerait que \$10 000, soient le maximum que vous puissiez imposer dans les cas de déclaration sommaire de culpabilité. Par contre, pour ce qui est des actes criminels, les amendes peuvent être beaucoup plus élevées.

Le président: On nous a rappelé que nous ne sommes pas tous des juristes, et la différence entre une contravention et un

[Text]

a summary offence and an indictable offence may be rather hazy. Would you care to say what the difference is?

Mr. Clark: This is the evolution of what used to be called misdemeanors and felonies. At common law, misdemeanors were lesser crimes; felonies were more serious ones. In the evolution of law the distinction is really between non-indictable, which is a summary conviction type of offence, and indictable ones, so it is really a question of the seriousness and the complexity. In this type of situation, after all, it is not a person or an individual who is being charged; it is an air carrier. The penalty is a monetary penalty, so it was considered by the Department of Justice that it should be a summary offence, and, as I indicated, the upper limit for that kind of offence is \$10,000. Theoretically, of course, a corporation, an air carrier, can be indicted, and you can have a lengthy trial and a higher fine.

I wonder, Mr. Chairman, if a solution might not be for us to consult with the Department of Justice, giving the sense of this committee, if such is the sense of this committee, that there is a belief that a stiffer penalty would be more appropriate, and ask what would be the absolute maximum in dollar terms that would still fit with a summary offence, and then report back to you within 24 hours, when the decision could be made. I do not know if that fits in with your procedure or not.

Senator Muir: I think that is a sensible suggestion, but I would ask whether the Department of Justice does not consider something like this a very serious offence, where oftentimes 150 or 200 passengers' lives may be at stake because of a hijacker.

The Chairman: The offence that is being punished is not the hijacking, but the failure to comply with the order made by the Governor in Council.

Senator Denis: Your objection, if I understand it, is because it is a summary conviction. That is why the fine is not so big. If we changed it from a summary offence to an indictable offence we could make the fine \$50,000.

Mr. Clark: If it is an indictable offence there is a more complicated legal procedure involved. You are talking about something that will take months, maybe even years. As you know, we have very good lawyers in this country.

The Chairman: Indeed. It may also involve the jurisdiction of the courts that could try it. One of the advantages, if it is an advantage, of a matter being treated as a summary offence punishable on summary conviction is that the lower courts, as we call them, can deal with it in a fairly summary manner, whereas if it is made an indictable offence it is much more difficult, and expensive I may say, for the prosecution as well as for the defence, with a requirement that a more senior court would have to try it.

[Traduction]

acte criminel est plutôt floue. Pourriez-vous nous dire quelle est la différence?

M. Clark: C'est l'évolution de ce qui était appelé auparavant les infractions graves et les actes délictuels. En droit commun, les infractions sont moins graves que les crimes; les actes délictuels sont les crimes les plus importants. Dans l'évolution du droit, la distinction s'est faite, en réalité, entre les contraventions, soit les délits pouvant faire l'objet de déclaration sommaire de culpabilité, et les actes criminels, en fait, c'est une question de gravité et de complexité du délit. Dans ce type de situation, après tout, on traite non pas d'une personne ou d'un particulier, mais d'un transporteur aérien. La peine est une amende; le ministère de la Justice a donc jugé qu'il devait s'agir d'un délit punissable sur déclaration sommaire de culpabilité et, comme je l'ai mentionné, la limite supérieure de l'amende pour ce type de délit est de \$10 000. Évidemment, en théorie, une société, un transporteur aérien, peut être mis en accusation, auquel cas le procès peut être long et l'amende plus élevée.

Je me demande, monsieur le président, s'il ne serait pas opportun de consulter le ministère de la Justice pour lui dire que le comité estime, si je ne m'abuse, qu'une amende plus élevée serait appropriée, et pour lui demander quel serait le maximum pour un délit punissable sur déclaration sommaire de culpabilité, et vous le faire savoir d'ici 24 heures, pour que vous puissiez prendre une décision. Je ne sais pas si cela cadre, ou non, avec votre procédure.

Le sénateur Muir: Je pense que c'est une suggestion sensée, mais je demanderais aussi au ministère de la Justice s'il ne considère pas que nous avons ici affaire à un délit très grave, puisque souvent, la vie de 150 ou 200 passagers peut être mise en jeu par la faute d'un pirate de l'air?

Le président: Le délit punissable n'est pas la piraterie aérienne, mais le défaut de respecter l'ordonnance rendue par le Gouverneur en conseil.

Le sénateur Denis: Si je ne m'abuse, vous voulez dire que l'amende n'est pas très élevée parce qu'il s'agit d'un délit punissable sur déclaration sommaire de culpabilité, alors que si nous en faisons un délit punissable par voie de mise en accusation, nous pourrions imposer une amende de \$50,000.

M. Clark: Si c'est un délit punissable par voie de mise en accusation, la procédure judiciaire est plus compliquée. Vous parlez alors de quelque chose qui prendra des mois, voire des années. Comme vous le savez, vous avez de très bons avocats au Canada.

Le président: Effectivement. Cela pourrait également faire intervenir la compétence des tribunaux qui devraient entendre l'affaire. L'un des avantages, si l'on veut, de traiter l'affaire comme un délit punissable sur déclaration sommaire de culpabilité, c'est que les tribunaux de première instance, comme on les appelle, peuvent régler la question de façon assez rapide, tandis que si on en fait un délit punissable par voie de mise en accusation, c'est beaucoup plus difficile et, dirais-je, coûteux tant pour la Couronne que pour la défense; il faudrait aussi passer par une cour supérieure.

[Text]

Senator Langlois: We are looking to a deterrent for a would-be culprit. By using the summary procedure, with a very low deterrent in the amount of the fine, are we not destroying what we intend to do?

The Chairman: That may very well be.

Senator Langlois: We are dealing with big operators, and to them \$10,000 is like ten cents in my pocket. I won't even go to court; I will plead guilty right away and pay the ten cents. We are not aiming to avoid bad publicity of the operation by choosing to proceed by way of summary conviction. I think we are destroying what we want to do and what we are aiming to do.

Senator Molgat: It seems to me that possibly Mr. Clark was suggesting a solution that might be useful. I recognize it would mean that we would have to hold the bill, but I think it might be worth doing that. Let us find out what the Department of Justice has to say and why it should not be an indictable offence liable to a fine of \$50,000. This is the recommendation from the Department of Justice, and I think that in fairness we ought to hear what they have to say, even though we have to hold the bill.

Senator Denis: In that case, I move the adjournment.

Senator Muir: Mr. Chairman, before the adjournment motion, with all due respect to my learned friends who surround me, I am thinking about so many namby-pamby judges across this country. I am being quite frank about that. "Summary" to them might mean the summer. I am quite happy to abide by what Senator Molgat and others have suggested and, with the permission of the seconder, I suggest that we withdraw the motion.

The Chairman: Do you agree to withdraw the motion now?

Senator Muir: Yes.

The Chairman: Could we finish consideration of the bill except for this? Senator Muir has withdrawn the motion on condition that the information will be provided, as suggested by Mr. Clark.

Senator Langlois: Let us leave the motion and suspend the meeting!

The Chairman: What is the committee's wish?

Senator Muir: Mr. Chairman, may I humbly suggest that the motion stand and that we await advice from Justice, as Senator Molgat has said, as to why they would set this round figure of \$10,000? We can then go into the matter again.

Senator Denis: Mr. Chairman, what about my motion to adjourn?

The Chairman: I have not heard that yet!

There is one more clause, namely, clause 6. Is there any discussion on clause 6?

Hon. Senators: Carried.

[Traduction]

Le sénateur Langlois: Nous cherchons une façon de dissuader de prétendus coupables. En utilisant la procédure de la déclaration sommaire de culpabilité, avec une amende si faible qu'elle prête peu à la dissuasion, ne sommes-nous pas en train de détruire le projet?

Le président: C'est possible.

Le sénateur Langlois: Nous traitons de gros exploitants, pour qui \$10 000, c'est comme 10 cents pour moi. Je ne me présenterais même pas au tribunal; je plaiderais coupable immédiatement et paierais les 10 cents. Nous ne cherchons pas à éviter une mauvaise publicité en choisissant de procéder par déclaration sommaire de culpabilité. Je pense que nous détruisons ce que nous voulons faire et cherchons à faire.

Le sénateur Molgat: Il me semble que la solution proposée par M. Clark pourrait être utile. Je reconnais qu'il faudrait alors retenir le projet de loi, mais je pense que cela en vaudrait peut-être la peine. Demandons au ministère de la Justice ce qu'il a dire et pourquoi il ne devrait pas s'agir d'un délit punissable par voie de mise en accusation, avec une amende de \$50,000. C'est la recommandation du ministère de la Justice, et je pense en toute justice que nous devrions entendre ce qu'il a à dire, même s'il nous faut retenir le projet de loi.

Le sénateur Denis: dans ce cas, je propose l'ajournement.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, avant la motion d'ajournement, et sauf votre respect, savants collègues, je pense aux nombreux juges du Canada qui, je ne me gêne pas pour le dire, manquent de rigueur et n'accordent pas d'importance aux nuances. Je suis heureux de me ranger du côté de ce que le sénateur Molgat et d'autres ont proposé et, avec la permission du co-motionnaire, je propose de retirer la motion.

Le président: Êtes-vous d'accord pour retirer la motion maintenant?

Le sénateur Muir: Oui.

Le président: Pourrions-nous finir l'étude du projet de loi, sauf pour ce qui est de cette question? Le sénateur Muir a retiré la motion à la condition que ces informations nous soient fournies, comme l'a proposé M. Clark.

Le sénateur Langlois: Laissons la motion et suspendons la réunion!

Le président: Quel est le vœu du Comité?

Le sénateur Muir: Monsieur le président, puis-je humblement proposer de réserver la motion et d'attendre, comme le dit le sénateur Molgat, l'avis du ministère de la Justice quant à savoir pourquoi il fixe l'amende au chiffre rond de 10 000 dollars. Nous pourrions ensuite réexaminer l'affaire.

Le sénateur Denis: Monsieur le président, qu'en est-il de ma motion d'ajournement?

Le président: Je n'ai rien entendu pour l'instant.

Il y a un autre article, soit l'article 6. Y a-t-il des observations sur l'article 6?

Des voix: Adopté.

[Text]

The Chairman: We still have clause 1 and the title, which will be left until we hear Justice on the matter of the motion. In that case, I have now heard your motion to adjourn, Senator Denis.

Senator Denis: We will not be able to discuss clause 6, Mr. Chairman, because of your action.

The Chairman: That is what I intended. I cannot yet say when we shall be able to meet again. That depends on a variety of circumstances and Senator Lafond will have to help us with that. I will do my best, with the assistance of the deputy chairman, to prevail upon Senator Lafond to let us sit again fairly soon. I declare the meeting adjourned.

The committee adjourned.

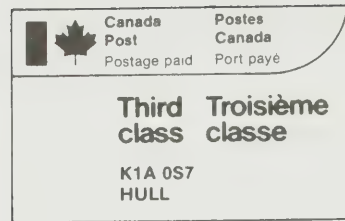
[Traduction]

Le président: Il nous reste l'article 1 et le titre, que nous laisserons en suspens jusqu'à ce que le ministère de la Justice nous fasse connaître son avis sur la question de la motion. Bon, je viens d'entendre votre mention d'ajournement, sénateur Denis.

Le sénateur Denis: Nous ne pourrions discuter de l'article 6, Monsieur le président, à cause de ce que vous venez de faire.

Le président: C'est ce que je voulais. Je ne puis dire quand nous pourrions nous rencontrer de nouveau. Tout dépend d'une foule de circonstances, et le sénateur Lafond devra nous aider à cet égard. N'essaierai, avec l'aide du vice-président, d'obtenir du sénateur Lafond qu'il nous permette de siéger de nouveau bientôt. La séance est levée.

Le Comité suspend ses travaux.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Lorne S. Clark, Director, Legal Operations Division,
Department of External Affairs;
Mr. Paul B. Sheppard, Director, Civil Aviation Security,
Department of Transport;
Mr. Dionigi M. Fiorita, Legal Adviser, Department of
Transport.

M. Lorne S. Clark, directeur, Division des opérations juridi-
ques, ministère des Affaires extérieures;
M. Paul B. Sheppard, directeur, Sécurité de l'aviation civile,
ministère des Transports;
M. Dionigi M. Fiorita, conseiller juridique, ministère des
Transports.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:

The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:

L'honorable GEORGE I. SMITH

Wednesday, July 16, 1980
Thursday, July 17, 1980

Le mercredi 16 juillet 1980
Le jeudi 17 juillet 1980

Issue No. 2

Fascicule n° 2

Second and Final Proceedings on

Deuxième et dernier fascicule concernant

Bill S-7, intituled: "An Act to provide for the
prohibition of certain international air services"

Le Bill S-7, intitulé: «Loi portant interdiction de certains
services aériens internationaux»

REPORT OF THE COMMITTEE

RAPPORT DU COMITÉ

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, June 26, 1980:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Frith, seconded by the Honourable Senator Perrault, P.C., for the second reading of the Bill S-7, intituled: "An Act to provide for the prohibition of certain international air services".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 26 juin 1980:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Frith, appuyé par l'honorable sénateur Perrault, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill S-7, intitulé: «Loi portant interdiction de certains services aériens internationaux».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 16, 1980
(3)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bonnell, Davey, Langlois, Marshall, McElman, Muir, Riley and Smith. (8)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill S-7, intituled: "An Act to provide for the prohibition of certain international air services".

*Witnesses:**From the Department of Justice:*

Mr. Michel Drapeau, Criminal Law Amendments Section.

From the Department of Transport:

Mr. Dionigi M. Fiorita, Legal Adviser.

The witnesses answered questions.

The Committee resumed consideration of Clause 5 and the motion thereon standing in the name of the Honourable Senator Muir.

After debate thereon, the Honourable Senator Muir amended his original motion by moving that Clause 5 be amended by striking out line 42, on page 2, and substituting the following:

"conviction to a fine not exceeding twenty-five thou—"

The Chairman informed the Committee that he had received a message via telephone from British Columbia from the Honourable Senator Bell, suggesting that the penalty be increased to \$100,000.

And debate arising thereon, and the question being put on the motion of the Honourable Senator Muir:

"That Clause 5 be amended by striking out line 42, on page 2, and substituting the following:

"conviction to a fine not exceeding twenty-five thou—" "

and the suggestion of the Honourable Senator Bell, that the penalty be increased to \$100,000, the motion of the Honourable Senator Muir, in amendment, was carried.

At 5:55 p.m., the Committee adjourned until Thursday, July 17, 1980, at 9:30 a.m.

THURSDAY, JULY 17, 1980
(4)

The Standing Committee of the Senate on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bonnell, Denis, Langlois, McElman, Molgat, Muir, Riley, Sherwood and Smith. (9)

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 16 JUILLET 1980
(3)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 30 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Davey, Langlois, Marshall, McElman, Muir, Riley et Smith. (8)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité reprend l'étude du bill S-7, intitulé: «Loi portant interdiction de certains services aériens internationaux».

*Témoins:**Du ministère de la Justice:*

M. Michel Drapeau, Section des modifications au Droit pénal.

Du ministère des Transports:

M. Dionigi M. Fiorita, conseiller juridique.

Les témoins répondent aux questions.

Le Comité reprend l'étude de l'article 5 et de la motion de l'honorable sénateur Muir.

Après débat, l'honorable sénateur Muir modifie sa motion originale en proposant que l'article 5 soit modifié en remplaçant la ligne 42, à la page 2, par ce qui suit:

«amende maximale de vingt-cinq mille dollars»

Le président informe le Comité qu'il a reçu un message téléphonique de la Colombie-Britannique de la part de l'honorable sénateur Bell lui suggérant que la pénalité soit portée à \$100,000.

Le débat s'engage par la suite et la motion de l'honorable sénateur Muir à savoir:

«Que l'article 5 soit modifié en remplaçant la ligne 42, page 2, par ce qui suit:

«amende maximale de vingt-cinq mille dollars»

est mise aux voix et la suggestion de l'honorable sénateur Bell, soit que la pénalité soit portée à \$100,000, la motion de l'honorable sénateur Muir en amendement, est adoptée.

A 17 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 17 juillet 1980, à 9 h 30.

LE JEUDI 17 JUILLET 1980
(4)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Denis, Langlois, McElman, Molgat, Muir, Riley, Sherwood et Smith. (9)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill S-7, intituled: "An Act to provide for the prohibition of certain international air services".

Witness:

From the Department of Transport:

Mr. Dionigi M. Fiorita, Legal Adviser.

The witness answered questions.

On Clause 3(2)

After debate thereon, the Honourable Senator McElman moved that Clause 3(2) be amended by striking out line 19, on page 2, and substituting the following:

"unlawful act or has not permitted the continuation of the journey of the passengers and crew of an aircraft in respect of which an unlawful act has been committed or has not returned an aircraft in"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

After debate and on motion duly put, it was Resolved to report the said Bill with three amendments. (For list of amendments see Report of Committee).

At 10:05, the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité reprend l'étude du bill S-7, intitulé: «Loi portant interdiction de certains services aériens internationaux».

Témoïn:

Du ministère des Transports:

M. Dionigi M. Fiorita, conseiller juridique.

Le témoin répond aux questions.

Article 3(2)

Après débat, l'honorable sénateur McElman propose que l'article 3(2) soit modifié en remplaçant la ligne 17 par

«illicite, ou s'il n'a pas permis aux passagers et à l'équipage d'un aéronef qui a donné lieu à un acte illicite de poursuivre leur voyage ou s'il n'a pas restitué, à ceux qui ont le droit de»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Après débat et sur motion dûment mise aux voix, il est décidé de faire rapport du bill avec les trois amendements. (Pour la liste des amendements, voir rapport du Comité).

A 10 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, July 17, 1980

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill S-7, intituled: "An Act to provide for the prohibition of certain international air services", has, in obedience to the order of reference of Thursday, June 26, 1980, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Page 2, Clause 3:* Strike out line 13 in the English version and substitute the following:

"an territory; and"

2. *Page 2, Clause 3(2):* Strike out line 19 and substitute the following:

"unlawful act or has not permitted the continuation of the journey of the passengers and crew of an aircraft in respect of which an unlawful act has been committed or has not returned an aircraft in"

3. *Page 2, Clause 5:* Strike out line 42 and substitute the following:

"conviction to a fine not exceeding twenty-five thou-"

Respectfully submitted,

Le président

George I. Smith

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 17 juillet 1980

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le bill S-7, intitulé: «Loi portant interdiction de certains services aériens internationaux», a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 26 juin 1980, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants:

1. *Page 2, article 3:* Dans la version anglaise seulement, remplacer la ligne 13 par ce qui suit:

«an territory; and»

2. *Page 2, article 3(2):* Remplacer la ligne 17 par ce qui suit:

«illicite, ou s'il n'a pas permis aux passagers et à l'équipage d'un aéronef qui a donné lieu à un acte illicite de poursuivre leur voyage ou s'il n'a pas restitué, à ceux qui ont le droit de»

3. *Page 2, article 5:* Remplacer la ligne 42 par ce qui suit:

«amende maximale de vingt-cinq mille dollars»

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, July 16, 1980

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-7, to provide for the prohibition of certain international air services, met this day at 5.30 p.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have before us again Bill S-7, to provide for the prohibition of certain international air services. We adjourned consideration of this bill so that consideration could be given to a motion to amend clause 5 to increase the penalty. When we last met a figure of \$50,000 was suggested. Since that time we have received correspondence from the Department of External Affairs and the Department of Justice explaining the reason for the penalty being set at \$10,000 in the first place and pointing out that, in view of more recent developments, a figure of \$25,000 would, in their opinion, be a suitable figure. I understand that copies of that correspondence have been forwarded to honourable senators' offices.

I understand that Mr. Michel Drapeau, of the Department of Justice, can now speak to this matter.

Mr. Michel Drapeau, Criminal Law Amendments Section, Department of Justice: Honourable senators, when this bill was first being prepared, the department also had before it for preparation an omnibus bill, and at that time it was proposed to increase the penalty for corporations, on summary conviction, to \$10,000. The Department of Justice tries to achieve a uniformity of penalties as between Criminal Code and other statutes where possible, and that is the reason the figure of \$10,000 was included in Bill S-7.

Since this bill was originally prepared, we have had numerous opportunities to discuss the omnibus bill, with the result that we have arrived at the conclusion that the figure should be increased to \$25,000 in the Criminal Code. So, if it is this committee's wish to increase the penalty to \$25,000, that amendment would certainly be acceptable to the Department of Justice.

Senator Marshall: That is acceptable to me, Mr. Chairman.

The Chairman: As this will require a formal amendment, I invite comment from other members of the committee.

Senator Muir: Mr. Chairman, I, too, questioned this figure of \$10,000. While my original motion was that it be increased to \$50,000, I am prepared to accept the department's recommendation that it be set at \$25,000.

The Chairman: Since you moved the original motion, Senator Muir, perhaps you would now move the amendment.

Senator Muir: I move:

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 16 juillet 1980

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le Bill S-7, Loi portant interdiction de certains services aériens internationaux, se réunit aujourd'hui à 17 h 30 pour étudier ledit bill.

Le sénateur George I. Smith (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons une fois de plus devant nous le bill S-7, Loi portant interdiction de certains services aériens internationaux. Nous avons remis à plus tard l'étude de ce bill de manière à pouvoir nous pencher sur une motion modifiant l'article 5 visant à augmenter l'amende imposée. La dernière fois que nous nous sommes rencontrés, le montant suggéré était de \$50,000. Depuis ce moment-là, nous avons reçu de la correspondance du ministère des Affaires extérieures et du ministère de la Justice nous donnant les raisons pour lesquelles l'amende avait été fixée à \$1,000 en premier lieu et soulignant par ailleurs que compte tenu de développements plus récents, la somme de \$25,000 devrait, d'après eux, convenir. Des photocopies de ces lettres ont été envoyées aux bureaux des honorables sénateurs.

M. Michel Drapeau, du ministère de la Justice voudrait, je crois, vous en toucher un mot.

M. Michel Drapeau, Section des modifications au droit pénal, ministère de la Justice: Honorables sénateurs, lors de la rédaction initiale de ce projet de loi, le ministère devait également s'occuper d'un bill omnibus et, à ce moment-là, il a été proposé de faire passer l'amende imposée aux sociétés commerciales, sur déclaration sommaire de culpabilité, à \$10,000. Le ministère de la Justice s'efforce, chaque fois que possible, d'uniformiser les amendes imposées par le code criminel et par les autres lois c'est la raison pour laquelle la somme de \$10,000 figure dans le bill S-7.

Depuis la rédaction initiale de ce bill, nous avons eu de nombreuses occasions de discuter du bill omnibus, ce qui nous a permis de conclure que l'on devrait faire passer le chiffre à \$25,000 dans le code criminel. Donc, s'il convient aux honorables sénateurs de porter l'amende à \$25,000, cette modification paraîtra certainement acceptable au ministre de la Justice.

Le sénateur Marshall: Cette proposition me semble acceptable aussi, monsieur le président.

Le président: Étant donné que cela nécessite une modification officielle, j'invite les autres membres du Comité à donner leur point de vue.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, moi aussi je conteste ce montant de \$10,000. Bien que ma motion initiale visait à faire passer l'amende à \$50,000, je suis prêt à accepter le chiffre du ministère.

Le président: Étant donné que c'est vous qui avez proposé la motion initiale, sénateur Muir, voulez-vous en proposer la modification?

Le sénateur Muir: Je propose:

[Text]

That Bill S-7 be amended by striking out line 42, page 2, and substituting the following therefor:

“conviction to a fine not exceeding *twenty-five thou-*—the “thou-”, of course, referring to “thousand”.

Senator Bonnell: Why do we need to strike out the whole line? Why not just substitute the words “twenty-five thousand” for the words “ten thousand”? With the amendment as suggested, that line will stick out beyond all of the rest.

Mr. Dionigi M. Fiorita, Legal Adviser, Department of Transport: Mr. Chairman, the amendment was referred to the Legislative Section of the Department of Justice, and Mr. Bergeron of that department came up with this wording. I, for one, consider it acceptable. It would not change the appearance from what you now see.

Senator Bonnell: But it will stick out beyond the rest of the lines. You cannot have a line 42½ or a line 43. It has to be included in that line somewhere, which means it is going to look awfully peculiar.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: Amendments are normally made by striking out a complete line and substituting a new line therefor. The text will come out in uniform fashion once the bill is reprinted.

Senator Bonnell: In other words, this may in fact be line 43 in the actual act?

Mr. du Plessis: It could be, yes. The practice is not to amend a clause by adding or leaving out words, or substituting words, but by striking out a whole line. There is reference to this in rule 54 of the *Rules of the Senate*.

Senator Bonnell: In that case, I agree to the motion.

The Chairman: I should put before honourable senators a message I received from Senator Bell, via telephone from British Columbia, in which she suggests that the penalty should be increased to \$100,000.

We have before us now Senator Muir's motion that the penalty be increased to \$25,000 and Senator Bell's suggestion that it be \$100,000. Is there any discussion on the suggestion put forth by Senator Bell? If not, I shall put the question.

All of those in favour of Senator Muir's motion, please say “yea.”

Hon. Senators: Yea.

The Chairman: Contrary minded, please say “nay.”

I declare the motion carried.

Senator Bell had a further suggestion, that being that subclause 3(4) be amended by striking out the words “for the aircraft and the persons and property on board” and substituting therefor the words “for the aircraft and the persons and/or property on board.”

I checked with our experts here and they indicate to me that the “and/or” device is not consistent with accepted methods of drafting. The committee can take note of that and dispose of the suggestion accordingly.

What is the wish of the committee?

Senator Marshall: That it be left as is, Mr. Chairman.

[Traduction]

De modifier le bill S-7 en remplaçant la ligne 42, à la page 2 par ce qui suit:

«amende maximale de vingt-cinq mille dollars»

Le sénateur Bonnell: Pourquoi biffer toute la ligne et ne pas remplacer tout simplement «dix mille» par «vingt-cinq mille»? Avec la modification proposée, cette ligne va dépasser la marge.

M. Dionigi M. Fiorita, conseiller juridique, ministère des Transports: Monsieur le Président, la modification a été soumise à la Section de la législation du ministère de la Justice et M. Bergeron, du même ministère, a proposé ce libellé. Je le trouve pour ma part, acceptable et il ne changera, en rien, la présentation actuelle.

Le sénateur Bonnell: Mais la ligne va dépasser la marge. Vous ne pouvez avoir une ligne 42½ ou 43. Il faut donc absolument inclure la modification quelque part dans cette même ligne, ce qui va donner à l'ensemble du paragraphe une allure bizarre.

M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire: Habituellement, pour les modifications, on biffe une ligne et on la remplace par une autre. Et une fois le projet de loi réimprimé, la question de la présentation sera réglée.

Le sénateur Bonnell: En d'autres termes, la modification pourrait constituer la ligne 43 dans le projet de loi final?

M. du Plessis: Oui, en effet. La pratique en matière de modification consiste habituellement à biffer une ligne complète: c'est ce que dit l'article 54 du *Règlement du Sénat*.

Le sénateur Bonnell: Dans ce cas, j'approuve la motion.

Le président: Je vais soumettre aux très honorables sénateurs un message que le sénateur Bell, qui se trouve actuellement en Colombie-Britannique, vient de me communiquer par téléphone: il suggère de faire passer l'amende à \$100,000.

Nous nous retrouvons donc d'une part devant la motion du sénateur Muir qui veut porter l'amende à \$25,000 et d'autre part, devant celle du sénateur Bell qui veut la faire passer à \$100,000. Y a-t-il des commentaires sur la proposition du sénateur Bell? Sinon, je vais mettre la question aux voix.

Que tous ceux qui sont pour la motion du sénateur Muir, disent «oui».

Des voix: Oui.

Le président: Que ceux qui s'y opposent disent «non».

Je déclare la motion adoptée.

Le sénateur Bell proposait, par ailleurs, de modifier le paragraphe 3(4) en remplaçant les mots «l'aéronef ainsi que les personnes et les biens qui sont à bord» par: «l'aéronef ainsi que les personnes et (ou) les biens qui sont à bord».

J'ai consulté nos experts qui m'ont dit que ce libellé ne respectait pas les méthodes de rédaction. Le Comité peut donc en prendre note et éliminer la suggestion en conséquence.

Que décident les honorables sénateurs?

Le sénateur Marshall: Qu'on laisse le projet de loi tel quel, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Is that the wish of honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I have not yet called the title or clause 1 of the bill. I would not normally do so until all other matters have been resolved, and that brings me to the amendment which Mr. Fiorita wishes to put before the committee. That amendment, however, requires the consent of the Minister of Transport. As well, it has to be put in formal amendment form before it can be adopted by the committee.

Is the committee prepared to consider meeting tomorrow morning for the purpose of dealing with that suggested amendment, assuming, of course, that it is acceptable to the minister and that comes before us in proper form?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The committee will adjourn, then, until 9.30 tomorrow morning.

The committee adjourned.

Ottawa, Thursday, July 17, 1980

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-7, to provide for the prohibition of certain international air services, met this day at 9.30 a.m. to give further consideration to the bill.

Senator George I. Smith (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, the meeting this morning was called for the purpose of considering an amendment which the Department of External Affairs, with the consent of the Minister of Transport, seeks to introduce. The amendment is now being drafted and will be along in a few minutes. In the meantime, we have the substance of the amendment before us.

The amendment set out on the sheet which has now been distributed to honourable senators refers to the striking out of lines 16, 17, 18 and 19 on page 2 of the bill. That is an error. The striking out in fact starts on line 19. So, subclause 3(2) remains exactly as it is down to and including the words "unlawful act", following which the suggested amendment would then be inserted.

Mr. Fiorita, I understand, is prepared to discuss the amendment and answer any questions which honourable senators might have.

Mr. Dionigi M. Fiorita, Legal Adviser, Department of Transport: Thank you, Mr. Chairman.

By way of background, the Bonn Declaration was limited to the failure of a state to prosecute or extradite a hijacker and failure to return an aircraft which had been the subject of a hijacking incident. The Bonn Declaration was drafted in that way by a Canadian, David Miller; it was limited to these two situations because it was thought that it would be easier to obtain the agreement of the Seven Heads of State at Bonn.

Since the Bonn Declaration, this matter has been the subject of discussions between the Department of Transport and the Departments of Justice and External Affairs, as well as with

[Traduction]

Le président: Cela convient-il aux honorables sénateurs?

Des voix: Adopté.

Le président: Je n'ai pas encore mis en délibération ni le titre du bill ni l'article 1. Habituellement, je ne le fais pas tant que toutes les autres questions n'ont pas été réglées et cela nous mène à la modification que M. Fiorita désire soumettre au Comité. Cette dernière requiert, toutefois, le consentement du ministre des Transports et doit de plus être proposée officiellement, avant de pouvoir être adoptée par le Comité.

Convient-il aux membres du Comité de siéger demain matin, afin d'étudier ce projet de modification, à condition, bien sûr, que cela convienne au ministre et que la modification nous parvienne sous une présentation officielle.

Des voix: Adopté.

Le président: Le Comité suspend ses travaux jusqu'à 9 h 30 demain matin.

La séance est levée.

Ottawa, le jeudi 17 juillet 1980

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications, auquel a été renvoyé le bill S-7, intitulé: «Loi portant interdiction de certains services aériens internationaux», se réunit aujourd'hui à 9 h 30 afin de poursuivre l'examen du projet de loi.

Le sénateur George I. Smith (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, la séance de ce matin a été convoquée afin d'examiner un amendement que le ministre des Affaires extérieures veut présenter avec le consentement du ministre des Transports. L'amendement est en voie de rédaction et nous le recevrons dans quelques minutes. Dans l'intervalle, nous disposons du brouillon de cet amendement.

Cet amendement, qui figure sur les feuilles qui vous sont actuellement distribuées, vise à biffer les lignes 15, 16, 17 et 18 de la page 2. Je me suis trompé, l'amendement propose de commencer à biffer à la ligne 19. Par conséquent, le paragraphe 3(2) reste intact jusqu'aux termes «acte illicite» et l'amendement proposé serait par la suite inséré.

Je crois comprendre que M. Fiorita est prêt à étudier avec nous cet amendement et à répondre aux questions que vous pourriez lui poser.

M. Dionigi M. Fiorita, conseiller juridique, ministère des Transports: Je vous remercie, M. le Président.

Je vous dirai en guise de renseignements que la déclaration de Bonn se limitait au cas où un État ne poursuivrait pas ou n'extraderait pas l'auteur d'un détournement ni ne retournerait pas l'aéronef détourné. Cette déclaration a été ainsi libellée par un Canadien, David Miller. Elle portait sur deux seules situations parce qu'on croyait ainsi obtenir plus facilement l'approbation des sept chefs d'État à Bonn.

Depuis lors, cette question a fait l'objet de pourparlers entre le Ministère des Transports et les Ministères de la Justice et des Affaires extérieures ainsi qu'avec l'Association canadienne

[Text]

the Canadian Air Line Pilots' Association, which had indicated its intention to appear before the committee of the House of Commons with the suggestion that the bill be amended to reflect the fact that the state to which a hijacked aircraft is flown should also be obliged to allow the passengers and crew of that aircraft to continue their journey.

So as to avoid any undue delay, it was thought proper that this committee look at that amendment and consider it, which is why this proposal came forth yesterday. We have already obtained the approval of the Honourable Mr. MacGuigan, the Secretary of State for External Affairs, and the Honourable Mr. Pepin, Minister of Transport.

If honourable senators have any questions with respect to the amendments, I should be pleased to try to answer them.

Senator Molgat: The amendment, as I understand it, would merely add to the subclause the fact that the passengers on a hijacked aircraft have to be released; otherwise, you are leaving the subclause as is?

Mr. Fiorita: This amendment would extend the areas where default could be found. If this amendment is adopted, a state which did not allow the passengers and crew of a hijacked aircraft to continue their journey could be found in default.

The Chairman: Honourable senators now have before them a letter from the Secretary of State for External Affairs in relation to this amendment. The copy does not bear the signature of the minister. I have the original of the letter, and it does purport to bear the signature of the minister.

Are there any further questions?

Senator McElman: Do we now have a final draft of the amendment, Mr. Chairman?

The Chairman: The final draft has not yet arrived. What you have before you is the substance of the amendment. Perhaps while we are awaiting the final draft, I may be permitted to call clause 1 of the bill and the title.

Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall the title carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: We now have the amendment in proper form. I draw the attention of honourable senators to a typographical error in the first line where the word "permitted" appears with two e's.

Senator Denis: Looking at the French version, Mr. Chairman, I am wondering whether there is a need to have a comma after the word "restitué."

Mr. Fiorita: If you look at the full text of the subclause, senator, you will see that it refers as well to "aircraft".

The Chairman: Is there any further discussion on the amendment? If not, would someone care to move the amendment?

Senator McElman: I move:

[Traduction]

des pilotes de lignes aériennes. Cette dernière a manifesté son intention de faire comparaître ses représentants devant le Comité de la Chambre des Communes, pour proposer que le présent projet de loi soit modifié afin que l'État, où l'aéronef détourné a atterri, soit obligé de laisser les passagers et l'équipage poursuivre leur voyage.

Afin d'éviter tout retard excessif, on a jugé qu'il était approprié de demander au comité d'examiner cet amendement et c'est pourquoi nous avons été saisis de cette proposition hier. Nous avons déjà obtenu l'approbation de M. MacGuigan, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, et de M. Pepin, ministre des Transports.

Si vous désirez poser des questions concernant ces amendements, je me ferais un plaisir d'essayer d'y répondre.

Le sénateur Molgat: Si je comprends bien, l'amendement ne ferait qu'ajouter au paragraphe le fait qu'il faut libérer les passagers d'un aéronef qui a été détourné. Sans cet ajout, le paragraphe resterait intact?

M. Fiorita: Cet amendement augmenterait le nombre de cas où un État pourrait être déclaré défaillant. Si cet amendement est adopté, un État sera défaillant s'il n'a pas permis aux passagers et à l'équipage de l'aéronef de poursuivre leur voyage.

Le président: Honorables sénateurs, vous avez devant vous une lettre du secrétaire d'État aux Affaires extérieures portant sur cet amendement. La signature du ministre n'apparaît pas sur la copie. J'ai cependant la lettre originale qui porte sa signature.

Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur McElman: Monsieur le président, avons-nous maintenant le libellé définitif de cet amendement?

Le président: Pas encore. Ce que vous avez, c'est le brouillon. En attendant le projet définitif, permettez-moi d'aborder l'article 1 du projet de loi ainsi que le titre.

L'article 1 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Nous avons maintenant le libellé définitif de l'amendement. J'attire l'attention des honorables sénateurs sur la coquille à la première ligne de la version anglaise: le terme «permitted» a deux «e».

Le sénateur Denis: En regardant la version française, le président, je me demande s'il est nécessaire de mettre une virgule après le terme «restitué».

M. Fiorita: Sénateur, si vous regardez le paragraphe dans son ensemble, vous vous rendrez compte que ce terme se rapporte à «aéronef».

Le président: Y a-t-il d'autres observations concernant cet amendement? Dans la négative, quelqu'un voudrait-il proposer l'amendement?

Le sénateur McElman: Je propose:

[Text]

That Bill S-7 be amended by striking out line 19, page 2, and substituting the following therefor:

“unlawful act or has not permitted the continuation of the journey of the passengers and crew of an aircraft in respect of which an unlawful act has been committed or has not returned an aircraft in”

The Chairman: All those in favour of the motion, please say “yea.”

Hon. Senators: Yea.

The Chairman: Contrary minded, please say “nay”.

I declare the motion carried.

Shall I report the bill, as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: That concludes our deliberations on Bill S-7.

Mr. Fiorita: May I express my thanks, on behalf of my colleagues, to you and your committee, Mr. Chairman, for having considered the bill in the way you have? It is a bill which we consider to be of the utmost importance to aviation safety and security in the world.

The Chairman: Thank you, Mr. Fiorita and Mr. Morrison.

The Committee adjourned.

[Traduction]

«Que le bill S-7 soit modifié en remplaçant la ligne 17 par ce qui suit:

«illicite, ou s'il n'a pas permis aux passagers et à l'équipage d'un aéronef qui a donné lieu à un acte illicite de poursuivre leur voyage ou s'il n'a pas restitué, à ceux qui ont le droit de»

Le président: Tous ceux qui sont en faveur de la motion, veuillez dire «oui».

Des voix: Oui.

Le président: Ceux qui la rejettent, veuillez dire «non».

Je déclare la motion adoptée.

Dois-je faire rapport au projet de loi amendé?

Des voix: Adopté.

Le président: Cette adoption met fin à nos délibérations sur le bill S-7.

M. Fiorita: Permettez-moi de vous remercier au nom de mes collègues d'avoir étudié le projet de loi comme vous l'avez fait. Il s'agit d'un projet de loi qui, selon nous, est très important pour la sécurité aérienne mondiale.

Le président: Monsieur Fiorita et Monsieur Morrison, je vous remercie.

Le Comité suspend ses travaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Michel Drapeau, Criminal Law Amendments Section,
Department of Justice;

Mr. Dionigi M. Fiorita, Legal Adviser, Department of
Transport.

M. Michel Drapeau, Section des modifications au Droit
pénal, ministère de la Justice;

M. Dionigi M. Fiorita, conseiller juridique, ministère des
Transports.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, July 17, 1980

Le jeudi 17 juillet 1980

Issue No. 3

Fascicule n° 3

Complete Proceedings on

Seul et unique fascicule sur

Bill C-18, intituled: "An Act to promote public safety
in the transportation of dangerous
goods"

Le Bill C-18, intitulé: «Loi visant à accroître la
sécurité publique en matière
de transport des marchandises
dangereuses»

APPEARING:

COMPARAÎT:

Mr. Robert Bockstael, M.P.,
Parliamentary Secretary to
the Minister of Transport

M. Robert Bockstael, député,
secrétaire parlementaire du
ministre des Transports

REPORT OF THE COMMITTEE

RAPPORT DU COMITÉ

WITNESS:

TÉMOIN:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, July 17, 1980:

"Pursuant to the Order of the Day, the Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Cameron, that the Bill C-18, intituled: "An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods", be read the second time.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Cameron, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 17 juillet, 1980:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Cameron, que le Bill C-18, intitulé: «Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Cameron, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 17, 1980

(5)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:00 p.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Denis, Graham, Langlois, McElman, Muir, Riley, Sherwood and Smith. (8)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to consider Bill C-18, intituled: "An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods".

Appearing:

Mr. Robert Bockstael, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witness:

From the Department of Transport:

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods.

The Parliamentary Secretary and the witness answered questions.

After debate, and upon Motion duly put, it was *Resolved*, on division, to report the Bill without amendment but with the following recommendation:

"In view of the importance of this bill from the point of view of public safety and the obvious requirement for continuing study of its provisions because of the changing nature of the standards and procedures involved in the handling of dangerous goods, your Committee recommends that, when the Senate resumes its sittings in the fall, the Senate authorize it to undertake an examination of the subject-matter of this bill and the regulations to be made thereunder and to report thereon.

Your Committee wishes to report that it has been assured that, if such a review of the legislation takes place, your Committee will have the full cooperation of the Minister of Transport and the officials of his department."

At 6:15 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 JUILLET 1980

(5)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Denis, Graham, Langlois, McElman, Muir, Riley, Sherwood et Smith. (8)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend l'étude du bill C-18, intitulé: «Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.»

Comparait:

M. Robert Bockstael, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoin:

Du ministère des Transports:

M. T. Duncan Ellison, directeur, Transport des matières dangereuses.

Le secrétaire parlementaire et le témoin répondent aux questions.

Après débat et sur motion dûment mise aux voix, il est *décidé*, sur division, de faire rapport du bill sans amendement mais en faisant la recommandation suivante:

«Étant donné l'importance de ce bill du point de vue de la sécurité publique et l'évidente nécessité de poursuivre l'étude de ses dispositions en raison du caractère évolutif des normes et procédures relatives à la manutention des marchandises dangereuses, le Comité recommande qu'à la reprise des travaux cet automne, le Sénat l'autorise à effectuer un examen du contenu de ce bill et des règlements qui en découleront, et à en faire rapport.

Le Comité désire faire état de la collaboration dont l'ont assuré le ministère des Transports et ses hauts fonctionnaires si cette révision législative a lieu.»

A 18 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, July 17, 1980

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-18, intituled: "An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods", has, in obedience to the order of reference of Thursday, July 17, 1980, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

In view of the importance of this bill from the point of view of public safety and the obvious requirement for continuing study of its provisions because of the changing nature of the standards and procedures involved in the handling of dangerous goods, your Committee recommends that, when the Senate resumes its sittings in the fall, the Senate authorize it to undertake an examination of the subject-matter of this bill and the regulations to be made thereunder and to report thereon.

Your Committee wishes to report that it has been assured that, if such a review of the legislation takes place, your Committee will have the full cooperation of the Minister of Transport and the officials of his department.

Respectfully submitted,

Le président suppléant

Daniel Riley

Acting Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 17 juillet 1980

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déferé le bill C-18, intitulé: «Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses», a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 17 juillet 1980, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Étant donné l'importance de ce bill du point de vue de la sécurité publique et l'évidente nécessité de poursuivre l'étude de ses dispositions en raison du caractère évolutif des normes et procédures relatives à la manutention des marchandises dangereuses, le Comité recommande qu'à la reprise des travaux cet automne, le Sénat l'autorise à effectuer un examen du contenu de ce bill et des règlements qui en découleront, et à en faire rapport.

Le Comité désire faire état de la collaboration dont l'ont assuré le ministère des Transports et ses hauts fonctionnaires si cette révision législative a lieu.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, July 17, 1980

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-18, to promote public safety in the transportation of dangerous goods, met this day at 5 p.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, the purpose of today's meeting is to consider Bill C-18, to promote public safety in the transportation of dangerous goods, which was referred to the committee just a short while ago. We have with us Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Honourable Jean-Luc Pepin, the Minister of Transport. With him is Mr. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods Branch, Department of Transport.

Mr. Bockstael, would you care to make some opening remarks?

Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport: Thank you, Mr. Chairman.

While I have been here only a year or so, I am told that this bill has been around, in one form or another, for some seven years. In the last Parliament, due to the efforts of the then Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski, it was given more momentum than ever. The mishap at Mississauga, the spill at Macgregor, Manitoba, and the different inquiries that are taking place highlight the need for this measure as the basis upon which regulations governing the transportation of dangerous goods can be formulated. We have nothing at the moment on which to base such regulations.

The Transport Committee of the House of Commons held as many as five public hearing sessions in a day in order to be able to bring this bill before the House of Commons at the beginning of the week of July 7 for third reading. However, because the committee dwelt longer on it than we had anticipated, it was not reported back to the house until July 11, which meant it did not receive third reading until Tuesday of this week. The government house leader indicated that it was anticipated that the house would sit until the end of July, and with that in mind we felt that had we been able to clear it through the House of Commons during this week, the Senate would have all of next week to review it. Developments now seem to indicate that we will be adjourning at the end of this week or the beginning of next. We were not the architects of those developments.

All of the provinces have been consulted on this bill, and the proposal now is that the regulations be drafted during August and September, following which they would be published in the *Canada Gazette*, allowing them to come into force as quickly as possible. If the bill is not proclaimed before the summer recess, the loose ends would have to be picked up in October, following which the process of formulating the regu-

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 17 juillet 1980

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications à qui a été déposé le bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité en matière de transport des marchandises dangereuses, se réunit aujourd'hui à 17 heures afin d'étudier le projet de loi.

Le sénateur George I. Smith (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, notre tâche consiste aujourd'hui à étudier le bill C-18, une loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, lequel a été déposé à notre comité il y a quelque temps seulement. Nous avons avec nous aujourd'hui, M. Robert Bockstael, secrétaire parlementaire de l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports. Ce dernier est accompagné de M. Duncan Ellison, qui est le directeur du service du transport des marchandises dangereuses du ministère des Transports.

M. Bockstael, auriez-vous une déclaration préliminaire à faire?

M. Robert Bockstael, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Merci, monsieur le président.

Bien que je ne sois ici que depuis un an environ, je me suis laissé dire que ce projet de loi existe, sous une forme ou l'autre depuis quelque sept ans. Au cours de la dernière législature, grâce aux efforts du ministre des Transports d'alors, l'honorable Don Mazankowski, on y a consacré beaucoup plus de temps que jamais. L'accident de Mississauga, le déversement de Macgregor au Manitoba et les différentes enquêtes qui sont en cours, démontrent la nécessité que cette mesure serve de fondement à la formulation de règlements régissant le transport des marchandises dangereuses. Nous n'avons rien à l'heure actuelle sur quoi fonder des règlements de ce genre.

Le Comité des transports de la Chambre des communes a tenu jusqu'à cinq audiences publiques en un seul jour afin d'être en mesure de déposer ce projet de loi à la Chambre au début de la semaine du 7 juillet afin que ce dernier soit adopté en troisième lecture. Toutefois, comme le Comité y a consacré plus de temps que prévu, ce n'est pas avant le 11 juillet qu'il est revenu à la Chambre, ce qui signifie qu'il n'a pu subir l'épreuve de la troisième lecture avant mardi de cette semaine. Le leader du gouvernement à la Chambre ayant déclaré qu'on s'attendait que la Chambre siège jusqu'à la fin de juillet, nous avons alors cru que, puisque nous avions pu le faire adopter à la Chambre au cours de la semaine, le Sénat disposerait de la semaine prochaine pour l'étudier. Aux dernières nouvelles, il semblerait maintenant que la Chambre s'ajournera à la fin de cette semaine ou au début de la prochaine. Nous n'y sommes vraiment pour rien.

Toutes les provinces ont été consultées relativement à ce projet de loi; la proposition actuelle est que le règlement soit rédigé au cours des mois d'août et de septembre, qu'il soit ensuite publié dans la *Gazette du Canada* de sorte qu'il puisse entrer en vigueur le plus rapidement possible. Si le projet de loi n'était pas adopté avant l'intersession, il faudrait représenter un nouveau bill en octobre, rédiger ensuite le règlement et le

[Text]

lations and publishing them would have to take place, which would mean it would be some time into 1981 before the Canadian public would receive the benefits of this bill.

I received from the Minister of Transport this morning the undertaking that if this bill were to be passed by the Senate before the summer recess, you would have his co-operation and the co-operation of all of the members of the Department of Transport in reviewing the regulations which will be developed, as well as the substance of the legislation itself, if the committee chose to make such a review upon returning in the fall.

The Chairman: In connection with the undertaking of the minister, Mr. Bockstael provided me with a letter dated July 17, 1980, signed by himself.

I will ask Mr. Bockstael to read the letter to the committee.

Mr. Bockstael: The letter reads:

July 17, 1980

Chairman & Members,
Senate Committee of Transport.

Dear Senators,

In view of the fact that there is urgency to enact Bill C-18 before Parliament takes leave for summer recess, and that this Bill will serve as the basis for subsequent regulations to be drafted and advertised, I solicit the concurrence of your committee with the Bill as passed in the House of Commons.

The Hon. J. L. Pepin, Minister of Transport has authorized me, as his Parliamentary Secretary, to give you the assurance of his full cooperation and that of the members of his department for your review of those regulations and the subject matter of Bill C-18 when you resume your sessions in the fall.

I am sincerely grateful to you and your colleagues for your earnest cooperation in this matter.

Yours sincerely,

And the letter is signed by myself.

The Chairman: I am sure there are members of the committee who regard this as a bill which requires a very considerable amount of study in order to completely understand it and feel satisfied with it, and they do not particularly appreciate being called upon to deal with it in this way. I think you have explained how it comes about that it is being presented to us for passage at this time.

I now invite comments or questions from honourable senators.

Senator Riley: Mr. Bockstael, can you confirm that all of the provincial Ministers of Transport have been in touch with the Honourable Mr. Pepin urging the early passage of this bill and that in fact they made a similar request of Mr. Mazankowski, the previous minister?

Mr. Bockstael: This was a question raised in the House committee. While we have had a change of government recently, the departmental personnel, headed by Mr. Ellison, have negotiated with each of the provinces in connection with this

[Traduction]

publier, ce qui signifierait que ce n'est qu'en 1981 que la population canadienne profiterait des avantages de ce bill.

J'ai reçu du ministre des Transports ce matin l'engagement que si le projet de loi était adopté par le Sénat avant l'intersession, vous obtiendriez sa collaboration ainsi que celle du personnel du ministère des Transports lorsque vous étudierez le règlement ainsi que la teneur de la loi elle-même, si le comité décidait de reporter l'étude du bill lors de la reprise des travaux à l'automne.

Le président: A propos de l'engagement du ministre, M. Bockstael m'a remis une lettre datée du 17 juillet et signée de sa main.

Je demanderai à M. Bockstael de lire la lettre aux membres du comité.

M. Bockstael: La lettre est ainsi conçue:

Le 17 juillet 1980

Au président et aux membres
du comité sénatorial des transports

Messieurs les sénateurs,

Compte tenu du fait qu'il faut de toute urgence promulguer le Bill C-18 avant que le Parlement ne suspende ses travaux pour l'intersession et que ce bill servira de fondement à la formulation du règlement qui doit être ultérieurement rédigé et publié, je demande à votre comité d'accepter le projet de loi tel qu'il a été adopté par la Chambre des communes.

L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, m'a autorisé, en ma qualité de secrétaire parlementaire, à vous donner l'assurance de son entière collaboration ainsi que de celle du personnel de son ministère lorsqu'il vous faudra étudier ce règlement ainsi que la teneur du Bill C-18, lors de la reprise des travaux à l'automne.

Je vous suis sincèrement reconnaissant ainsi qu'à vos collègues de votre solidarité sincère à cet égard.

Veuillez agréer, monsieur le président et messieurs les sénateurs, l'expression de ma considération distinguée.

Je suis le signataire de la lettre.

Le président: Je suis convaincu que certains membres du comité qui considèrent que ce bill exige une très longue étude afin d'être bien compris et de procurer entière satisfaction, n'apprécient pas particulièrement qu'on leur demande d'agir de la sorte. Je crois que vous nous avez expliqué les raisons pour lesquelles vous nous demandez de l'adopter aujourd'hui.

J'invite maintenant les sénateurs à nous faire part de leurs commentaires et à poser des questions.

Le sénateur Riley: M. Bockstael, pouvez-vous confirmer que tous les ministres provinciaux des Transports ont communiqué avec M. Pepin dans le but d'accélérer l'adoption de ce bill et qu'ils avaient, en fait, fait une demande semblable à M. Mazankowski, le ministre précédent?

M. Bockstael: Cette question a été soulevée au comité de la Chambre. Malgré le récent changement de gouvernement récemment, le personnel du ministère, dirigé par M. Ellison, avait négocié avec les provinces à cet égard et ces dernières ont

[Text]

measure, and the provinces have indicated their desire to see this bill enacted by the federal government. Negotiations will continue to establish whether the provinces will rescind some of their regulations, with the federal regulations superseding, and having jurisdictions established in the different areas of regulation.

Do you have anything you wish to add, Mr. Ellison?

Mr. T. D. Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods Branch, Department of Transport: Thank you, Mr. Bockstael.

The provincial Ministers of Transport met in Regina in September, 1979, at a regular meeting of the provincial ministers responsible for highway transport and safety, and Mr. Mazankowski, the then Minister of Transport, was in attendance. At the meeting the provincial ministers urged Mr. Mazankowski to reintroduce the bill at the earliest possible time, which he did.

Again, when the provincial Ministers of Transport met in Victoria under the Honourable Alex Fraser, Minister of Transport for British Columbia they passed a resolution urging the passage of this bill, and that resolution was communicated to Mr. Pepin in March of this year.

Senator Graham: Mr. Bockstael, is this the bill that was originally to be introduced by the former Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski?

Mr. Bockstael: It was Bill C-25 under Mr. Mazankowski, and Bill C-18 contains some changes and refinements to that bill.

Senator Graham: What consultation was there with the provincial Ministers of Transport? Were the contents of the proposed bill discussed?

Mr. Bockstael: I will ask Mr. Ellison to respond.

Mr. Ellison: The consultation with the provinces took place over a period of about four years through a special working group on the transport of dangerous goods. That group is structured under something known which is a provincial group of officials representing all provinces and the territories, who discuss matters of highway transport and who report annually to the Ministers of Transport and those ministers responsible for highway safety.

The provincial ministers, I have to assume, were properly and fully briefed by their officials, as we indeed briefed the federal minister. Therefore, I assume the provincial ministers were aware of the provisions of Bill C-25. I know in particular that they were aware of clause 3, application of act, clause 25, administrative agreements, and clause 32, the coming into force clause, and they were so aware because of the special nature of this bill that recognizes the need for the concerted action of both levels of government and, indeed, by agencies other than transport agencies.

[Traduction]

exprimé le désir que ce projet de loi soit promulgué par le gouvernement fédéral. Les négociations se poursuivront en vue de déterminer si les provinces devront abroger certains de leurs règlements, le règlement fédéral primant ces derniers et en vue de répartir les compétences à l'égard des divers domaines de réglementation.

Aimeriez-vous ajouter quelque chose, monsieur Ellison?

M. T. D. Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports: Merci, monsieur Bockstael.

Les ministres provinciaux des Transports se sont réunis à Regina en septembre 1979 pour l'assemblée régulière des ministres provinciaux responsables du Transport et de la sécurité routière, à laquelle assistait également M. Mazankowski, alors ministre des Transports. A cette occasion, ils ont incité ce dernier à redéposer le projet de loi le plus tôt possible, ce qu'il fit.

Lorsque les ministres provinciaux des Transports se sont à nouveau réunis à Victoria avec l'honorable Alex Fraser, ministre des Transports de la Colombie-Britannique, ils ont adopté une résolution visant à faire adopter ce projet de loi dans les plus bref délais possible, laquelle a été transmise à M. Pepin en mars dernier.

Le sénateur Graham: Monsieur Bockstael, s'agit-il du bill qui devait être déposé à l'origine par l'ancien ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski?

M. Bockstael: A ce moment-là, il s'agissait du bill C-25. L'actuel bill C-18 en est une version améliorée.

Le sénateur Graham: Quel a été le degré de consultation à ce moment-là, avec les ministres provinciaux des Transports? La teneur du projet de loi a-t-elle été débattue?

M. Bockstael: Je demanderai à M. Ellison de répondre à cette question.

M. Ellison: La consultation des provinces s'est faite sur une période d'environ quatre ans, par l'intermédiaire d'un groupe spécial de travail chargé d'étudier la question du transport des marchandises dangereuses: il relève, en fait, de la Conférence canadienne des responsables du transport routier, laquelle représente toutes les provinces et territoires, traite des questions du transport routier et fait rapport, chaque année, aux ministres respectifs des Transports et aux ministres choisis de la sécurité routière.

J'imagine, que les ministres provinciaux ont été correctement et pleinement informés par leurs représentants—comme nous avons nous-même informé le ministre fédéral et qu'ils connaissaient les dispositions du bill C-25. Je sais notamment qu'ils connaissaient l'article 3, relatif au domaine d'application, l'article 25, partout sur les accords administratifs et l'article 32, concernant l'entrée en vigueur. Ils les connaissaient étant donné le caractère spécial de ce projet de loi qui décrète la nécessité d'une action concertée des deux paliers de gouvernement ainsi que d'organismes autres que les organismes de transport.

[Text]

At the September meeting in Regina, the officials were instructed by their ministers to commence negotiations on an urgent basis over the roles and responsibilities that might be expected by provincial agencies, both transport and non-transport, in the administration of this bill, as well as the roles and responsibilities of the various federal agencies. They report back to the Ministers of Transport when they meet in Toronto on October 3 and 4 next under the chairmanship of the Honourable James Snow, Minister of Transportation and Communications for the Province of Ontario.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellison.

You made some reference, Mr. Bockstael, to a considerable number of regulations. Is there something unusual about the quantity of regulations which it is anticipated will be required?

Mr. Bockstael: That question arose in the House committee last fall, and the Honourable Don Mazankowski indicated at that time that there were some 1,400 pages of regulations, many of them overlapping, intertwined and splitting jurisdictions, and it was going to be a monumental task to bring all of these regulations into accord.

Mr. Mazankowski was prepared to produce the volume for the perusal of any member of the committee, but he did not expect that we would want him to mimeograph or duplicate all of those regulations for our individual perusal, and we never called on him to do so.

I have in my hand the briefing book touching on the clause-by-clause study of the bill carried out by the House committee this year.

The Chairman: For the record, that is a looseleaf binder of ordinary size, about two and one-half inches thick.

Clause 22 of the bill reads:

a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under section 21—

—which is the regulations section.

—shall be published in the *Canada Gazette* and a reasonable opportunity shall be afforded to interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

What is involved in that?

Mr. Bockstael: If you will allow me, Mr. Chairman, I shall defer to Mr. Ellison on that.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, this is a conventional provision with regard to gazetting. On an informal administrative basis we have circulated copies of the draft regulations to industry. There are approximately 1,200 copies which have been circulated to the members of over 80 different industrial associations, as well as associations that are not industrial in nature—for example, the Association of Chiefs of Police, the Association of Fire Chiefs, the Canadian Federation of Municipalities, and so on. These non-industrial associations are able to provide a somewhat different perspective on the transport of dangerous goods than that which one might normally expect from carriers or shippers.

Clause 29 of the bill deals with the establishment of an advisory council of industrial and other groups, including

[Traduction]

Lors de la réunion de septembre qui s'est déroulée à Regina, les ministres ont demandé à leurs représentants officiels d'entamer d'urgence des négociations concernant le rôle et responsabilités que devraient avoir, d'une part, lors de l'application du bill les organismes provinciaux et, d'autre part, les organismes fédéraux. Ces représentants feront ensuite rapport aux différents ministres des Transports, lorsqu'ils se rencontreront à Toronto les 3 et 4 octobre prochains sous la présidence de l'honorable James Snow, ministre ontarien des Transports et des communications.

Le président: Merci, monsieur Ellison.

Vous avez parlé monsieur Bockstael, d'un nombre considérable de règlements: Cette quantité prévue de règlements est-elle habituelle?

M. Bockstael: La question a déjà été soulevée devant un Comité de la Chambre en automne dernier et l'honorable Don Mazankowski a dit à ce moment-là, qu'il y avait environ 1,400 pages de règlements, dont bon nombre se chevauchaient au point de vue compétence, et que les «accorder» constituerait une tâche monumentale.

M. Manaskowski était disposé à présenter tout le répertoire pour que les membres du Comité en prennent connaissance, mais il ne s'attendait pas à ce que nous lui demandions de photocopier tous ces règlements pour chacun de nous: nous ne lui avons jamais demandé de le faire auparavant.

J'ai ici le bulletin d'informations sur l'étude article-par-article du projet de loi qu'a effectuée le Comité de la Chambre cette année.

Le président: Aux fins du compte rendu, il s'agit d'une reliure de taille normale, à feuille simple et d'environ 2 1/2" d'épaisseur.

L'article 22 du projet de loi stipule:

les projets de règlement que le gouverneur en conseil se propose de prendre en vertu de l'article 21...

...qui est l'article portant sur les règlements

...sont publiés dans la *Gazette du Canada* et tout intéressé doit avoir la possibilité de présenter au Ministre ses observations à leur sujet.

De quoi s'agit-il en fait?

M. Bockstael: Si vous me le permettez, monsieur le président, je céderai la parole à M. Ellison à ce sujet.

M. Ellison: Monsieur le président, il s'agit d'une disposition conventionnelle concernant la publication dans la *Gazette du Canada*. Nous avons, de manière officielle, fait circuler à l'industrie des copies des projets de règlement: environ 1 200 copies ont été envoyés à plus de 80 associations industrielles, ainsi qu'à des associations nonindustrielles comme l'Association des chefs de police, l'Association des chefs de pompiers et la Fédération canadienne des municipalités. Ces associations non industrielles peuvent donner une perspective quelque peu différente, pour ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, de celle que l'on pourrait obtenir en général des sociétés de transport.

L'article 29 du projet de loi traite de la création de comités consultatifs de groupes industriels et autres, composés notam-

[Text]

members of the public, which would assist in some of the more detailed work to ensure that we did have adequate consultation from all sectors of the nation in this area. This consultation and discussion is proceeding at the moment.

The Chairman: I suppose, given the volume of regulations, it will take some considerable time to publish them in the *Canada Gazette* and afford a reasonable opportunity thereafter for interested members of the public to make representations thereon.

Mr. Ellison: There is still some discussion to take place with the Privy Council Office. It is possible that some of what we would wish to publish may not be regulations as such.

Clause 26 of the bill reads:

The Minister may—

And then going to paragraph (c):

publish and cause to be distributed in such form and manner as may be most useful to the public, the Government of Canada or the governments of the provinces, a national Code on the transportation of dangerous goods including applicable regulations and standards, accepted practices and other information to facilitate understanding and enforcement of this Act and the regulations.

By this mechanism, Mr. Chairman, we hope not to constrain the transport of dangerous goods program by pushing too much through the *Canada Gazette*; rather, it is the intention to use this other mechanism, which is within the administrative power of the department, as authorized by the minister, to publish and distribute.

Senator Langlois: Mr. Chairman, as I informed you outside of the committee room, I am most reluctant to accept the proposal made by the Minister through his Parliamentary Secretary. First of all, I cannot see the urgency in having this bill passed before we adjourn for the summer. The Parliamentary Secretary himself has said that this legislation has been around for three or four years, if not longer. What difference would a delay of another two or three months make?

All of this could of course have been avoided had this bill originated in the Senate. I was told months ago by members of the other place that they had requested the minister to have this bill originate in the Senate. Apparently, that advice was not accepted.

Assuming the bill is passed by the committee today, I would like to know in what form the legislation and the regulations would come before us in the fall. What form would the reference from the Senate take, and would there be a similar reference made by the other place to its committee?

The Chairman: Would you care to deal with those points, Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: Dealing first with the urgency of the passage, Mr. Chairman, all of the delegations that appeared before the House committee on this bill urged its quick passage. The feeling was that we should not wait until we have another Mississauga before putting in place the legislation

[Traduction]

ment de membres du grand public, qui participeraient à des travaux précis, dans le but de s'assurer que tous les secteurs de la nation seront adéquatement consultés. Les consultations et les études se poursuivent d'ailleurs à l'heure actuelle.

Le président: J'imagine que compte tenu de leur volume, il faudra un temps considérable avant que ces règlements ne soient publiés dans la *Gazette du Canada* et que les personnes intéressées ne puissent par la suite présenter leurs observations.

M. Ellison: D'autres entretiens doivent également avoir lieu avec le bureau du Conseil privé. Il se peut que certains des projets que nous voulions publier ne soient pas, en fait, des règlements.

L'article 26 du projet de loi stipule:

Le Ministre peut...

Et l'alinéa c):

publier et diffuser de la façon la plus utile au public et aux gouvernements du Canada et des provinces un code national du transport des marchandises dangereuses, y compris les règlements et normes applicables, la mention des usages reçus en la matière et tous autres éléments d'information de nature à faciliter la compréhension et l'application de la présente loi.

Nous espérons par ce mécanisme, monsieur le président, ne pas limiter la portée du programme de transport des matières dangereuses en publiant trop de choses dans la *Gazette du Canada*. Nous avons plutôt l'intention d'utiliser cet autre mécanisme qui relève de la compétence du Ministère, moyennant approbation du Ministre, pour publier et diffuser.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, comme je vous l'ai dit à l'extérieur de la salle du Comité, j'hésite beaucoup à accepter la proposition faite par le ministre par l'intermédiaire de son secrétaire parlementaire. D'abord, il ne me semble pas urgent de faire adopter ce projet de loi avant l'ajournement d'été. Le secrétaire parlementaire lui-même a dit que cette mesure législative avait été présentée il y a trois ou quatre ans, sinon plus. Quelle différence y aurait-il à retarder l'adoption de ce projet de loi de deux ou trois mois?

Tous ces délais auraient évidemment été évités si ce projet de loi avait émané du Sénat. Des députés de l'autre endroit m'ont dit, il y a plusieurs mois, qu'ils avaient demandé au ministre que ce projet de loi émane du Sénat. Apparemment, on n'a pas suivi ce conseil.

En présumant que le projet de loi soit adopté par le Comité aujourd'hui, j'aimerais savoir sous quelle forme la mesure législative et les règlements nous seraient présentés à l'automne. Quelle formule le Sénat adopterait-il, et y aurait-il une formule semblable adoptée à l'autre endroit par son comité?

Le président: Pourriez-vous répondre à ces questions, monsieur Bockstael?

M. Bockstael: En ce qui concerne d'abord l'urgence du projet de loi, monsieur le président, toutes les délégations qui ont comparu devant le Comité de la Chambre ont demandé qu'il soit adopté rapidement. De l'avis général, nous ne devrions pas attendre jusqu'à ce qu'un autre accident comme

[Text]

which would form the basis of the regulations. There is a public sense of urgency.

I have been Parliamentary Secretary to the Minister since March of this year. I was not aware that individual members had suggested to the Minister of Transport that this bill originate in the Senate chamber.

Once the bill was referred to the House committee, it was given the highest priority. In fact, submissions on the bill were invited last November, in response to which we received 25 written submissions. There were many similar submissions this year. All submissions, including those that were submitted to the committee last fall, were taken into account, and those who made their submissions last fall were invited back to make any further comments they wished on their submissions.

We reached the point, through marathon sessions of the House committee, where we were able to report the bill back to the House of Commons for third reading.

While you may read some criticism in respect of this bill in the press, such criticism generally comes from environmental groups. The provinces insist that this is not an environmental bill. An environmental bill would be within the jurisdiction and purview of the provincial ministers of the Environment and the federal Minister of the Environment. This is a public safety bill.

I am aware of a radio or television interview of certain environmental groups who feel that they did not have sufficient hearing on the bill, but that is the only dissenting voice that is to be heard in the public to advancing this bill at the present time.

Senator Riley: There has been a lot of uneasiness in the province of New Brunswick in connection with the nuclear power plant being constructed at Pointe Lepreau. A couple of incidents occurred in the last year which made the people even more uneasy, and those incidents could have been avoided had this bill and the regulations been in effect.

I think the people of New Brunswick, and particularly those in southern New Brunswick, would be very satisfied to see this bill go through as quickly as possible.

The Chairman: Mr. Bockstael, Senator Langlois also raised the question of the form in which there would be a reference back to this committee of the subject matter of the legislation and the regulations once they are in force and effect.

Mr. Bockstael: In that connection, Mr. Chairman, perhaps I might refer to the statement made by the minister himself when he introduced the bill. I am not in his league when it comes to talking about philosophies and things like that, but in the course of his speech he mentioned that, in his opinion, this was an existentialist bill, because it was always going to be in a state of change. As a new product comes on the market, as a new product is being handled, as new methods of transporting are devised, there will have to be amendments to the legislation and the regulations. We do not suggest that this bill is

[Traduction]

celui de Mississauga se produise pour mettre en vigueur une loi, de laquelle découleraient les règlements. La population canadienne semble percevoir cette urgence.

Je suis secrétaire parlementaire du ministre depuis mars dernier. Je ne savais pas que des députés avaient proposé au ministre des Transports que ce projet de loi émane du Sénat.

Une fois le projet de loi renvoyé au Comité de la Chambre, on lui a accordé la plus grande priorité. En fait, on a invité la population à présenter des mémoires au sujet de ce projet de loi en novembre dernier, et nous en avons reçu 25. Il y a eu beaucoup d'autres mémoires semblables cette année. On a tenu compte de tous ces mémoires, y compris ceux qui ont été présentés au Comité l'automne dernier, et les auteurs de ces mémoires ont été invités de nouveau à comparaître pour nous faire part d'autres observations qu'ils désiraient ajouter à leurs mémoires.

Nous avons réussi, par des sessions marathon au Comité de la Chambre, à faire rapport à la Chambre des communes au sujet du projet de loi en vue de sa troisième lecture.

Même si des critiques ont été exprimées au sujet de ce projet de loi dans la presse, celles-ci proviennent généralement de groupes écologistes. Les provinces insistent pour dire qu'il ne s'agit pas d'un projet de loi qui concerne l'environnement; si la mesure portait effectivement sur l'environnement, elle relèverait de la compétence à la fois des ministres provinciaux et du ministre fédéral de l'environnement. Il s'agit d'un projet de loi sur la sécurité publique.

Je sais qu'il y a eu des entrevues à la radio ou à la télévision avec certains groupes écologistes qui croient qu'il n'y a pas eu suffisamment d'audiences à cet égard, mais il s'agit là des seuls dissidents au sujet de ce projet de loi à l'heure actuelle.

Le sénateur Riley: Ce projet de loi a causé un grand malaise au Nouveau-Brunswick en ce qui concerne la construction de la centrale nucléaire à Pointe Lepreau. Quelques incidents se sont produits l'année dernière qui ont aggravé ce malaise, et qui auraient pu être évités si ce projet de loi et les règlements avaient été en vigueur.

A mon avis, les gens du Nouveau-Brunswick, particulièrement ceux qui habitent la région sud, seraient très satisfaits de voir ce projet de loi adopté aussi vite que possible.

Le président: Monsieur Bockstael, le sénateur Langlois a aussi soulevé la question de la formule qui serait adoptée pour le renvoi à notre comité de la question de la législation et des règlements, une fois qu'ils seront en vigueur.

M. Bockstael: A ce sujet, monsieur le président, je pourrais peut-être me reporter à la déclaration faite par le ministre lui-même lorsqu'il a présenté le projet de loi. Je ne suis pas nécessairement de son école quand il parle philosophie, mais au cours de son allocution, il a mentionné qu'à son avis, il s'agissait d'un projet de loi existentialiste, parce qu'il serait en constante évolution. Lorsqu'un nouveau produit arrivera sur le marché, ou qu'il y aura manutention de nouveaux produits, ou que de nouvelles méthodes de transport seront adoptées, il faudra procéder à des modifications de la loi et des règlements.

[Text]

perfect. Nothing ever is. But once it is in use, there will be feedback, and that feedback will necessitate amendments and corrections.

Along the same lines, if the Senate were to review the legislation and the regulations in the fall, as a result of which it felt obliged to recommend to the minister that the legislation be amended in a given fashion, he would certainly take those recommendations into account in putting forth amendments. That is only logical.

The Chairman: I was given to understand by the Deputy Leader of the Government in the Senate that if the committee did decide to take this course, it would be the intention of the Senate leadership to ask the Senate to refer the subject matter of the legislation and the regulations themselves to this committee for study. I do not know whether that in any way meets your point, Senator Langlois, but that was the understanding I had.

Senator Langlois: But that still does not give me the form that that reference will take.

The Chairman: Well, I cannot add anything to what has already been said.

Senator Langlois: I do not want to be an obstructionist, but this is a bill I have not even had an opportunity to read. Given that fact, I could not possibly agree to its passage.

The Chairman: We can certainly understand that.

Is there any further comment you would like to make, Mr. Ellison?

Mr. Ellison: I would suggest to Senator Langlois, through you, Mr. Chairman, that there are a number of provisions of this bill which would be most useful to the government for immediate use whether or not the regulations are fully promulgated.

Clause 17 of the bill, by way of example, deals with the reporting of discharges, emissions or escapes. For the first time in legislation there is a responsibility on the person required to make such reports to take all reasonable emergency measures consistent with public safety to remedy or mitigate the danger to life, health, property or the environment.

Under subclause 17(3) an inspector may request the assistance of people in taking these measures, and under subclause (5) such persons are protected civilly and criminally for their actions.

The Department of Transport operates a 24-hour emergency response centre. When an emergency occurs, we have to phone industrial experts and other people around the country and request their assistance. The provisions of this bill would render such people more willing to provide their assistance, because at the moment there is the concern that they would be held liable for things that they might do. This bill would provide some protection in that respect.

[Traduction]

Nous ne disons pas que ce projet de loi est parfait. Il n'y a jamais rien de parfait. Mais une fois en vigueur, il y aura des réactions et celles-ci nécessiteront des modifications et des corrections.

Pareillement, si le Sénat examinait la loi et les règlements à l'automne, et qu'il se sente obligé de faire des recommandations au ministre, celui-ci en tiendrait certainement compte pour proposer des modifications. Ce n'est que logique.

Le président: Le leader adjoint du gouvernement au Sénat m'a laissé entendre que si le Comité décide d'agir ainsi, les leaders du Sénat ont l'intention de demander au Sénat de renvoyer la teneur de la loi et des règlements à notre comité pour étude. Je ne sais pas si c'est ce que vous vouliez, sénateur Langlois, mais c'est ce qu'on m'a laissé entendre.

Le sénateur Langlois: Mais cela ne me dit pas quand même quelle sera la formule de renvoi.

Le président: Je ne puis rien ajouter d'autre.

Le sénateur Langlois: Je ne veux pas faire obstruction, mais il s'agit d'un projet de loi que je n'ai même pas eu l'occasion de lire. Par conséquent, je ne peux pas approuver son adoption.

Le président: Nous vous comprenons.

Avez-vous autre chose à ajouter, monsieur Ellison?

M. Ellison: J'aimerais souligner au sénateur Langlois, monsieur le président, que le gouvernement pourrait appliquer immédiatement un certain nombre de dispositions du projet de loi avant même que le Règlement s'y rapportant n'ait été promulgué.

L'article 17 du projet de loi, par exemple, porte sur les rapports signalant les émissions, les fuites ou les pertes de marchandises dangereuses. C'est la première fois qu'une loi oblige la personne tenue de rédiger ces rapports à prendre toutes les mesures d'urgence compatibles avec la sécurité publique pour remédier aux situations visées et pour limiter les risques de dommages corporels ou matériels ou de dommages à l'environnement.

En conformité du paragraphe 17(3), un inspecteur peut demander à certaines personnes d'intervenir et, aux termes du paragraphe 17(5), ces dernières n'encourent aucune responsabilité personnelle, ni au civil ni au criminel, pour les actes qu'elles auront accomplis.

Le ministère des Transports possède un centre d'urgence ouvert 24 heures par jour. Lorsqu'une urgence survient, nous téléphonons à des spécialistes de l'industrie et à d'autres personnes dans tout le pays pour leur demander leur aide. En vertu des dispositions de ce projet de loi, ces personnes seraient plus disposées à offrir leur aide parce qu'à l'heure actuelle, elles peuvent être tenues responsables des conséquences de leurs actes. Ce projet de loi leur accorderait une certaine protection à cet égard.

[Text]

Some of these aspects are of concern to Mr. Justice Grange, who is inquiring into the Mississauga mishap, and he has been concerned about the quality of the emergency response.

So, if I may respectfully suggest, there are provisions of the bill which could have immediate impact.

Senator Sherwood: Mr. Chairman, this legislation, in one form or another, has been in the mill for some time. In our brief consideration of the legislation last year, and again now, it has been made clear to us that mishaps such as happened at Mississauga bring about an urgency that perhaps did not exist previously. It seems to me that we should pass the bill at this point. If it requires further consideration and amendment, that certainly will take place from time to time. As regulations are drawn, we will gain experience in dealing with the movement of dangerous goods. It seems to me that a lot of Canadians would sleep better knowing that something of this nature was in place.

Senator Muir: Let me say at the outset, Mr. Chairman, that even if I were a lawyer I would hesitate to enter into a debate with a brilliant legal mind such as Senator Langlois, and I mean that in all sincerity.

The point I wanted to make, as Senator Riley said in the chamber, is that this bill was conceived by the Honourable Jean Marchand and was re-introduced by his successor as Minister of Transport, Mr. Lang, and then by Mr. Mazankowski, and although conception took place, it is taking a lot longer than a nine-month gestation period for this act to be born.

I believe Mr. Bockstael mentioned that there were 1,400 regulations.

Mr. Bockstael: Fourteen hundred pages of regulations.

Senator Muir: No matter which government is in power, in the last week or two of the session, we always seem to have so much legislation thrown at us.

If a disaster took place between sessions, what could be done if the regulations were not followed?

How do we bring this bill back? I am relying on the legal minds of Senator Denis and our chairman.

The Chairman: For one terrible moment, I thought you had forgotten me, Senator Muir.

Senator Muir: Is another piece of legislation introduced to bring this bill back so that we may have a further study?

The Chairman: I can only tell you what was given to me by way of information of intention. The procedure would be to ask the Senate to refer to this committee the subject matter of the bill and the actual regulations for study and report to the Senate. That would then give this committee jurisdiction to deal with the act and the regulations in all respects. We could call witnesses and carry out any kind of examination that the committee thinks appropriate.

The difficulty, however, is as pointed out by Senator Langlois, that no one can undertake that the recommendations of this committee, or even a bill of amendment following that

[Traduction]

Certains de ces points intéressent le juge Grange qui fait enquête sur l'accident survenu à Mississauga. Il s'inquiète en particulier de la qualité du service d'urgence.

Par conséquent, il me semble qu'on pourrait appliquer immédiatement certaines dispositions du projet de loi.

Le sénateur Sherwood: Monsieur le président, on songe à adopter une loi de ce genre depuis un bon moment. Lorsque nous avons brièvement étudié cette loi l'année dernière et encore maintenant, nous nous sommes rendus compte que des accidents comme celui survenu à Mississauga rendent urgente l'adoption d'un projet de loi de ce genre. A mon avis, le temps est venu d'adopter ce projet de loi. Les modifications nécessaires pourront certainement y être apportées en temps voulu. Lorsque le Règlement sera établi, nous acquerrons de l'expérience en matière de transport des marchandises dangereuses. Je suis convaincu que la majorité des Canadiens seraient plus rassurés en sachant qu'une loi de ce genre existe.

Le sénateur Muir: Permettez-moi d'abord de souligner, monsieur le président, que si j'étais avocat, j'hésiterais, en toute sincérité, à me mesurer à un juriste aussi brillant que le sénateur Langlois.

Ce que je voulais dire, comme l'a fait à la Chambre le sénateur Riley, est que ce projet de loi a été conçu par l'honorable Jean Marchand et présenté à nouveau par son successeur au ministère des Transports, M. Lang, et ensuite par M. Mazankowski. Ce projet de loi a bel et bien été conçu, mais il a mis beaucoup plus de neuf mois à naître.

Je crois que M. Bockstael a dit qu'il existait 1,400 règlements dans ce domaine.

M. Bockstael: C'est-à-dire 1,400 pages de règlements.

Le sénateur Muir: Quel que soit le gouvernement au pouvoir, on semble toujours pressé de nous faire adopter un nombre effarant de lois durant les deux dernières semaines de la session.

Si un désastre survenait en période d'intersession, que ferait-on si on n'appliquait pas les règlements?

Comment pouvons-nous présenter à nouveau ce projet de loi? Je compte sur les connaissances juridiques du sénateur Denis et de notre président.

Le président: J'ai cru pendant un moment que vous alliez m'oublier, sénateur Muir.

Le sénateur Muir: Doit-on présenter un autre projet de loi afin de reprendre l'étude de celui-ci?

Le président: Je ne peux que vous répéter ce qu'on m'a dit à ce sujet. Il faudrait demander au Sénat de déférer à notre comité l'étude de la teneur du projet de loi et du Règlement. Nous devrions ensuite faire rapport au Sénat à ce sujet. Notre Comité aurait ainsi compétence pour étudier tous les aspects du projet de loi et du Règlement. Nous pourrions appeler des témoins et entreprendre toute étude que nous jugerions utile.

Comme l'a souligné le sénateur Langlois, le problème est que rien ne nous assure que la Chambre des communes adopterait nécessairement les recommandations de notre

[Text]

passed by the Senate, would necessarily be passed by the House of Commons. I think he is undoubtedly correct in saying that no matter how much co-operation we have from the minister, there cannot be a guarantee that whatever the Senate does will necessarily be accepted by the House of Commons.

On the other side of the question, again as put to me, there is the probability that if the Senate felt strongly enough to pass a bill carrying certain amendments as a result of the study carried out by this committee, there would be at least a reasonable expectation that the House of Commons would deal with it. I do not profess to be an expert on what the House of Commons would do, but that is the other side of the argument, as put to me.

Senator Muir: If a disaster took place—and I hope it never does—what regulations would be used in the interim period until we meet again in the fall with the possibility of changing the regulations?

I think Mr. Ellison will agree that in most legislation of this country a lot depends on the interpretation of the regulations. I have often run across three people in a department who will give a different interpretation of each piece of legislation.

Mr. Ellison: The bulk of the regulations will be finalized during the remaining portion of the summer and prepared for publication in the fall. In addition to the aspects I mentioned to you already about clause 17, there are other aspects that would be very useful to the minister in the interim. For example, if I might draw your attention to clause 28, this provision is generally not available to the Minister of Transport at the moment under any existing statute. This clause provides him with the power, if he considers it necessary for the protection of public safety, in the absence of any regulations governing a particular situation, to be able to issue a directive that may cause a particularly dangerous transport activity to cease or be carried on in a specified manner. If the bill were passed, it would be quite possible for him to use this provision.

One of the immediate concerns in the post-Mississauga situation was the close proximity of the chlorine and propane cars. The British government passed an order within days which prohibited cars carrying these two dangerous chemicals to travel in such close proximity. At that stage the minister had no remedy available to him. This bill, if it were enacted, would give him that power.

In instances where perhaps matters do not follow the normal regulatory path but are an expression of public interest, the minister might be able to act.

I have already mentioned other points such as the duty to report and the duty to take reasonable emergency measures in situations of that type.

It will give some substance to the minister's request if we notify the provinces that we would like to start negotiations now because the bill has been given royal assent. In fact, many of the provincial ministers did ask the federal minister last

[Traduction]

Comité ou un projet de loi révisé ayant reçu l'approbation du Sénat. Quelle que soit la collaboration que nous donne le ministre, rien ne garantit que la Chambre des communes acceptera nécessairement les conclusions du Sénat à cet égard.

D'autre part, toujours selon les renseignements que j'ai obtenus, si le Sénat jugeait qu'il convient d'adopter certaines modifications à la suite d'une étude menée par ce comité, il y a de bonnes chances que la Chambre des communes étudierait la question. Je ne prétends pas deviner quelle serait l'attitude de la Chambre des communes, mais voilà ce qui peut se produire.

Le sénateur Muir: Si un désastre survenait, et que Dieu nous en préserve, quels règlements appliquerait-on jusqu'à ce que nous revenions en automne lorsque le Règlement sera peut-être modifié?

Je crois que M. Ellison conviendra que pour presque toutes les lois de ce pays, c'est l'interprétation qu'on donne au Règlement qui compte. On m'a souvent donné au même ministère trois interprétations différentes d'une loi donnée.

M. Ellison: Pendant l'été, on mettra la dernière main au Règlement qui sera prêt pour publication à l'automne. Outre les aspects dont je vous ai parlé au sujet de l'article 7, d'autres dispositions du projet de loi pourraient être fort utiles au ministre. Par exemple, j'aimerais attirer votre attention sur l'article 28. À l'heure actuelle, le ministre des Transports ne peut compter sur aucune disposition de ce genre. Cet article lui donne le pouvoir, en l'absence de Règlements régissant une telle situation, d'ordonner, lorsqu'il le juge nécessaire pour protéger la sécurité publique, de faire cesser les opérations de transport de marchandises dangereuses si elles ne peuvent être menées de la façon requise. Si le projet de loi était adopté, il pourrait appliquer cette disposition.

Après l'accident survenu à Mississauga, l'une des préoccupations principales était la présence sur le même convoi de wagons transportant du chlore et du propane. Quelques jours plus tard, le gouvernement britannique a adopté un décret interdisant à des wagons transportant ces deux produits chimiques dangereux de faire partie du même convoi. À ce moment, le ministre n'avait aucun recours. Ce projet de loi, s'il est adopté, lui confèrera ce pouvoir.

Dans les cas où les choses ne suivent peut-être pas le cours normal de la réglementation, mais lorsqu'elles dénotent une expression de l'intérêt public, le ministre pourrait peut-être intervenir.

J'ai déjà signalé d'autres questions comme l'obligation de faire rapport et de prendre des mesures d'urgence raisonnables dans des situations de ce genre.

La demande du ministre prendra plus d'importance si nous avisons les provinces que nous aimerions entamer les négociations maintenant parce que le bill a reçu la sanction royale. En fait, bien des ministres provinciaux ont demandé au ministre

[Text]

September when the countdown would take place. Obviously, that 12-month period cannot start until the bill is given royal assent and is proclaimed. Therefore, we see a number of advantages in having royal assent to this bill now.

Senator Muir: I agree with the point raised by Mr. Ellison, and I think something should be done. However, as Senator Langlois and you have said, Mr. Chairman, this would mean that we would bring 1,400 pages of regulations back in the fall and we could go over each regulation and find out that the House of Commons will not accept any of our amendments. We would have wasted an awful lot of time.

The Chairman: I suppose no more than we would be wasting if we made the study now.

I want to make it clear that it is not my task to try to persuade the committee to take any course of action. It is my duty, as I conceive it, to find what course of action the committee wishes to take and then accept its instructions as to what I report to the house. I am not arguing one side or the other. However, I would like to suggest that there are not very many courses open to us. The obvious one, and the one we would like to follow, would be to embark upon whatever study we consider appropriate, which would be a pretty thorough one. Obviously, we are not going to do that, because time does not permit, before the adjournment.

The other courses I can think of would be to follow the request of the minister, accepting his guarantee as in the letter read to us. Another, I suppose, would be to report to the Senate that we have considered the bill but, in light of the complexity and length of it, we have not been able to complete a study which would allow us to make a recommendation to the Senate. A third course would be simply to hold the bill here. Can someone suggest another course of action that we might follow?

Senator Muir: I am just attempting to be the devil's advocate.

The Chairman: Don't be the devil's advocate for too long.

Senator Muir: I realize the urgency, and I realize the difficulties, and in view of the minister's firm commitment—and he is speaking on behalf of the government—I think it may be a wise idea to give the authority contained in this bill to the minister.

Senator Graham: I am in concurrence with what Senator Muir has just said. I think we have a very serious responsibility to the Canadian public.

The various courses and options which you have outlined, Mr. Chairman, are correct. I think the undertakings that have been given, both by the minister and the Leader of the Government with respect to referrals in the fall and a complete study of these proposals, are very much in order.

Given the circumstances and the disasters that have occurred in various parts of the country, including those which have never received publicity in this part of the country—Senator Riley referred to the Pointe Lepreau nuclear plant—I guess the bottom line is that a bill of this nature, in its present

[Traduction]

fédéral, en septembre dernier, si un délai avait été fixé. Évidemment, ce délai de 12 mois ne peut commencer avant que le bill ne reçoive la sanction royale et ne soit proclamé. C'est pourquoi nous voyons un certain nombre d'avantages à ce que le bill soit adopté maintenant.

Le sénateur Muir: Je suis d'accord avec M. Ellison, et je pense qu'il faudrait faire quelque chose. Cependant, comme le Sénateur Langlois et vous-même, Monsieur le président, l'avez déclaré, cela voudrait dire que nous reviendrions à l'automne avec 1,400 pages de règlements à repasser pour apprendre que la Chambre des communes n'acceptera aucune de nos modifications. Cela aurait été une perte de temps énorme.

Le président: Pas plus que si nous procédions à l'étude maintenant.

Je tiens à préciser qu'il ne m'appartient pas d'influencer le Comité quant à sa ligne de conduite. De la façon dont je perçois mon rôle, je dois déterminer la démarche qu'entend prendre le Comité et puis accepter ses instructions quant au rapport que je dois faire à la Chambre. Je ne me range ni d'un côté ni de l'autre. Toutefois, j'aimerais dire qu'il n'y a pas beaucoup d'avenues possibles. La plus évidente, est celle que nous aimerions suivre; c'est-à-dire effectuer une étude que nous jugeons à propos, et qui serait assez approfondie. Évidemment, nous n'allons pas le faire étant donné que nous n'avons pas le temps avant l'ajournement.

Parmi les autres options; nous pourrions accéder à la demande du ministre et accepter la garantie qu'il nous fait dans la lettre qu'on nous a lue. Nous pourrions aussi faire savoir au Sénat que nous avons vu le bill mais, compte tenu de sa complexité et de sa longueur, nous n'avons pas été capable de faire une étude qui nous permettrait de lui faire des recommandations. Nous pourrions enfin simplement retenir le bill ici. Quelqu'un peut-il proposer une autre solution?

Le sénateur Muir: Je vais simplement me faire l'avocat du diable.

Le président: Mais ne le faites pas trop longtemps.

Le sénateur Muir: Je me rends compte de l'urgence de cette affaire, et aussi des difficultés qu'elle comporte, mais compte tenu de l'engagement ferme du ministre qui parle au nom du gouvernement, je pense qu'il serait sage de s'en remettre au ministre, conformément au pouvoir que lui confère le bill.

Le sénateur Graham: Je suis d'accord avec le sénateur Muir. Je pense que nous avons une très grande responsabilité envers le public canadien.

Les diverses possibilités que vous avez énoncées, monsieur le président, sont justes. Je pense que les engagements qui ont été pris, par le ministre et par le leader du gouvernement en ce qui a trait à la reprise des travaux à l'automne et à une étude complète des propositions sont très raisonnables.

Compte tenu des circonstances et des catastrophes qui se sont produites dans diverses régions du pays, y compris celles dont le public n'a pas entendu parler, je fais allusion ici à la centrale nucléaire de Lepreau dont a parlé le sénateur Riley—je pense que, en fin de compte, un projet de loi comme celui-là,

[Text]

form—and I have had an opportunity to read it this afternoon—is better than no bill at all.

If we are not prepared to pass this bill this evening, then this committee should be prepared to sit and complete its study on this bill beginning now, continuing next week and perhaps into the week after. Failing that, we have a responsibility to report the bill and urge its passage.

Senator Muir: The other side of the coin is, if we do have a disaster, then we have nothing in law at the moment which the minister can enforce. That is the situation until this bill is passed. If a disaster occurred, the responsibility would be on our shoulders, and we may feel that we should have done something. I therefore feel, although this bill is not perfect, that it should be passed.

Mr. Bockstael: The House committee suggested that we should wait for the Grange report and the CTC report. The minister said that when we receive the Grange report, and if there are concrete recommendations, they must be incorporated into the bill. He said he would come forth with amendments. If the CTC makes strong representations that are valid and must be incorporated in the bill, this bill will be brought back for amendment.

I suggest that it only seems logical to me that after your committee reviews the bill, and has received input from public representations, it may recommend amendments to the bill. I am sure the minister would be happy to endeavour to incorporate those recommendations, along with the results of the Dubin Commission, the results of the CTC investigations of other accidents, and so forth.

So, in that sense, I reiterate that it is a piece of legislation that will keep having refinements made to it.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Is anyone prepared to move that the bill be reported?

Senator Riley: I am prepared to move that the committee report the bill to the Senate. The committee should report that it has completed its temporary review of the bill and report it to the Senate.

Senator Graham: I think we should report the bill without amendment.

The Chairman: Would the motion envisage that somehow the minister's letter given to us by Mr. Bockstael be part of the report and that a recommendation be made to the Senate that this matter be referred to the committee?

Senator Langlois: Mr. Chairman, by way of advice—and you do not have to take it—I suggest we do not use the expression “temporary study” and ask Parliament to pass the bill. If that were the case, we would be the laughing stock of the country.

Senator Riley: I think we should report the bill without amendment, as Senator Graham suggested.

[Traduction]

dans sa forme actuelle, et j'ai eu l'occasion de le lire cet après-midi, vaut mieux que l'absence totale d'un projet de loi.

Si nous ne sommes pas prêts à adopter ce projet de loi ce soir, notre Comité devrait alors se mettre à l'étudier dès maintenant, poursuivre ses travaux la semaine prochaine et peut être la suivante. A défaut de cela, nous devons renvoyer le bill et voir à ce qu'il soit adopté.

Le sénateur Muir: Par ailleurs, si une catastrophe se produisait, le ministre n'aura rien dans la loi qu'il puisse appliquer. Voilà la situation jusqu'à ce que le projet de loi soit adopté. Dans le cas d'une catastrophe, nous nous blâmerions de ne pas avoir fait quelque chose. J'estime donc que le bill, même s'il n'est pas parfait, devrait être adopté.

M. Bockstael: Le Comité de la Chambre a proposé d'attendre le rapport Grange et le rapport de la CCT. Le ministre a déclaré que si le rapport Grange renfermait des recommandations concrètes, il faudrait les incorporer dans le projet de loi. Il a fait savoir qu'il ferait des modifications. Si la CCT soumet des représentations valables et bien étayées qui doivent être intégrées au projet de loi, ce dernier nous reviendra pour être modifié.

Je dois dire qu'il me semble tout à fait logique qu'une fois que votre Comité aura étudié le projet de loi et recueilli des témoignages et observations du public, il puisse recommander que des modifications y soient apportées. Je suis certain que le ministre serait heureux de tenter de compiler ces recommandations avec les conclusions de la Commission Dubin, celles des enquêtes de la CTC sur d'autres accidents et d'autres documents.

A cet égard, je rappelle que des précisions seront encore apportées à ce texte de loi.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bockstael.

L'un d'entre vous est-il disposé à proposer qu'il soit fait rapport du projet de loi?

Le sénateur Riley: Je suis disposé à proposer que le Comité fasse rapport du projet de loi au Sénat. Le Comité doit déclarer qu'il a terminé son étude provisoire du projet de loi et en faire rapport au Sénat.

Le sénateur Graham: Je pense que nous devons le faire sans y apporter d'amendement.

Le président: Serait-il prévu dans la motion que la lettre du ministre qui nous a été remise par M. Bockstael, fasse partie du rapport et qu'il soit recommandé au Sénat que cette question soit soumise au Comité?

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, si vous voulez un conseil, vous en ferez ce que bon vous semble; je propose de ne pas utiliser l'expression «étude provisoire» et de demander au Parlement d'adopter le projet de loi. Autrement, nous deviendrons la risée du pays.

Le sénateur Riley: Je pense que nous devons faire rapport du projet de loi sans amendement, comme le suggère le sénateur Graham.

[Text]

The Chairman: Yes, but with the incorporation of the letter and the recommendation that the Senate refer the act and the regulations to us.

Senator McElman: And the subject matter of the act.

The Chairman: Yes, and the regulations themselves.

Is there any further discussion?

Senator Langlois: On division.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: Mr. Chairman, it might be a little unusual to include the letter in the report. It could be included as part of the proceedings of this committee.

The Chairman: It is in the proceedings now; it was read into the record. I shall leave that to the experts.

Is there any further discussion? The question being called for, all in favour of the motion signify the same by saying "yes".

Some Hon. Senators: Yes.

The Chairman: All those contrary-minded—

Senator Langlois: Nay.

The Chairman: I declare the motion carried.

Do I hear a motion to adjourn?

Senator Riley: Yes.

The committee adjourned.

[Traduction]

Le président: D'accord, mais en y joignant la lettre et la recommandation voulant que le Sénat nous resoumette la loi et le règlement.

Le sénateur McElman: Et l'objet de la loi.

Le président: C'est cela, ainsi que le règlement même.

Avez-vous quelque chose à ajouter?

Le sénateur Langlois: Sur division.

M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire: Monsieur le président, il serait un peu inhabituel de joindre une lettre au rapport. Il suffirait simplement de l'annexer aux délibérations du présent comité.

Le président: C'est déjà inscrit au procès-verbal, elle a été lue et inscrite. Je laisse donc aux spécialistes le soin de débattre de cette question.

Avez-vous autre chose à ajouter? Le Comité ayant été invité à se prononcer, tous ceux qui appuient la motion le font savoir en disant oui.

Des voix: Oui.

Le président: Y a-t-il opposants?

Le sénateur Langlois: Non.

Le président: Je déclare la motion adoptée.

Y a-t-il une motion d'ajournement?

Le sénateur Riley: Oui.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

APPEARING-COMPARAÎT

Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport.

M. Robert Bockstael, député, secrétaire parlementaire du
ministre des Transports.

WITNESS-TÉMOIN

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous
Goods.

M. T. Duncan Ellison, directeur, Transports des matières
dangereuses.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:

The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:

L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, November 27, 1980

Le jeudi 27 novembre 1980

Issue No. 4

Fascicule n° 4

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Proceedings respecting:

The examination of the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980

Premier fascicule concernant:

L'étude de la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Tuesday, October 21st, 1980:

“The Honourable Senator Smith moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, and any regulations that may be made thereunder.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 21 octobre 1980:

«L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, et tout règlement y afférent, et à en faire rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 27, 1980

(6)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Bell, Macdonald, Marshall, Muir, Riley and Smith. (7)

In attendance: Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Library of Parliament.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 21st, 1980, proceeded with its study of the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

The Chairman introduced the witnesses and made an opening statement.

Messrs. Charron and Ellison made statements and answered questions put to them by members of the Committee.

At 12:20 p.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 27 NOVEMBRE 1980

(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bell, Macdonald, Marshall, Muir, Riley et Smith. (7)

Aussi présent: M. Jack Silverstone, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 21 octobre 1980, entreprend l'étude de la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint, Coordination;

M. T. Duncan Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses.

Le président présente les témoins et fait une déclaration préliminaire.

MM. Charron et Ellison font des déclarations et répondent aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

A 12 h 20, les témoins se retirent et le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, November 27, 1980

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to study the subject matter of the Transportation of Dangerous Goods Act, chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I want to thank you for making this special effort to be here this morning. As you know, the meeting is to consider a statute which is now the Transportation of Dangerous Goods Act, and it is chapter 36 of the Statutes of 1980.

This meeting is called pursuant to an understanding reached last July. At that time the minister and his department were desirous of having the bill passed by the Senate, as it had been passed by the House of Commons, in order that it might receive Royal Assent. There was some correspondence about that, and I would like to read to you now the last item of that correspondence, which is a letter dated August 19, 1980, from the Minister of Transport addressed to myself:

Dear Senator Smith:

I refer to your letter dated July 18, 1980 regarding the *Transportation of Dangerous Goods Act* and regulations which was acknowledged by my Special Assistant, James Roche, on July 28, 1980.

I would like to thank you and your colleagues who are members of the Senate Standing Committee on Transport and Communications for your co-operation in reporting Bill C-18 without amendment so that it could receive third reading and Royal Assent before the Parliamentary recess.

You may be assured that I fully understand and appreciate the will of the Senate through your committee, to give careful scrutiny to the act and any proposed regulations when your sittings resume in the fall. Any assistance you may require from me or from the officials of my department in this respect will be available to you at all times.

Yours sincerely,

Jean-Luc Pepin

As a result of this letter, this meeting is now taking place.

We are fortunate to have with us, and I welcome, Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination, Department of Transport, and Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods. I would also like to introduce to you Mr. Jack Silverstone of the Parliamentary Library who has been assigned to assist us in our work, and who is the author of a very helpful memorandum or brief, which has been distributed to members of the committee, setting forth what the legal situation in Canada is in relation to the transportation of dangerous goods. Any of you who have

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 27 novembre 1980

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures afin d'étudier l'objet de la Loi sur le transport de marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, je tiens à vous remercier d'avoir fait l'effort de venir ici ce matin. Comme vous le savez, nous sommes réunis aujourd'hui pour étudier un statut intitulé la Loi sur le transport de marchandises dangereuses, notamment le chapitre 36 des Statuts de 1980.

Cette séance est convoquée conformément à une entente conclue en juillet dernier. À ce moment-là, le ministre et son ministère désiraient que le bill soit adopté par le Sénat, comme il l'avait été par la Chambre des Communes, afin qu'il puisse recevoir la sanction royale. Il y a eu échange de correspondance à ce sujet et j'aimerais vous lire maintenant la dernière lettre que j'ai reçue et qui m'a été envoyée le 19 août 1980 par le ministre des Transports:

Monsieur le sénateur,

La présente fait suite à votre lettre du 18 juillet 1980 ayant trait à la *Loi sur le transport de marchandises dangereuses* et les règlements connexes dont mon adjoint spécial, James Roche, a accusé réception le 28 juillet 1980.

Je tiens à vous remercier, ainsi que vos collègues qui sont membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, d'avoir fait rapport du bill C-18 sans modification afin qu'il puisse être lu une troisième fois et recevoir la sanction royale avant l'intercession parlementaire.

Je tiens à vous assurer que je suis pleinement conscient du désir du Sénat, par l'entremise de votre comité, d'étudier attentivement la Loi et tout règlement connexe lorsque vos audiences reprendront à l'automne. J'espère que vous n'hésitez pas à faire appel à mes services et à ceux des représentants de mon ministère; nous serons à votre disposition en tout temps.

Veuillez agréer, Monsieur le sénateur, l'expression de ma considération distinguée.

Jean-Luc Pepin

C'est pour procéder à l'étude mentionnée dans cette lettre que nous sommes réunis aujourd'hui.

Nous sommes très heureux d'accueillir parmi nous aujourd'hui M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la Coordination, ministère des Transports et M. T. Duncan Ellison, directeur, Transport de marchandises dangereuses. J'aimerais également vous présenter M. Jack Silverstone de la Bibliothèque du Parlement qui a été chargé de nous aider dans notre travail et qui est l'auteur d'un mémoire très utile qui a été distribué aux membres du Comité et dans lequel il fait le point sur l'aspect juridique du transport de marchandises dangereuses au Canada. Je suis persuadé que tous ceux d'entre vous qui

[Text]

read that brief, I am sure, will be likely to agree with me that it is indeed a very helpful document.

I would like to ask Mr. Charron if he would care to make an opening statement, or perhaps Mr. Ellison, as they may have decided between them. I am sure one of them would like to say a word or two before we get into detailed proceedings.

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Department of Transport: Thank you, Mr. Chairman. On behalf of the Minister of Transport, we want to thank you for the opportunity to be here and to assist the committee in its work on the legislation on the transport of dangerous goods. I do not have a speech prepared nor does my colleague, Mr. Ellison. However, if it were the wish of the committee, Mr. Ellison could briefly outline the development and events since the passage of the legislation in order to help the committee to situate the legislation at this point in time. Would that be acceptable, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, it would. We will, therefore, call on Mr. Ellison.

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods, Department of Transport: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I notice that you have copies of the act now available to you. Since the bill received Royal Assent, there has been a great deal of correspondence between the minister and his provincial counterparts concerning the finalization of federal and provincial expectations respecting the implementation of a comprehensive dangerous goods program, which will use the Transportation of Dangerous Goods Act as a focus. The discussions between the ministers were given a great deal of emphasis at the meeting of the Council of Ministers of Transport and Ministers responsible for Highway Transport Safety, which met in Toronto on October 3 under the chairmanship of the Honourable James Snow of Ontario. Mr. Pepin was invited to attend and to participate fully. At that meeting, Mr. Pepin was able to advise them directly that the federal act was now available for use, and that he would be, with their agreement, and in the expectation that we would be entering into agreements, proclaiming the act on his return to Ottawa, which, as you may be aware, occurred on November 1. During the meeting he was able to urge the provincial ministers to consider the legislative actions that they would have to take within their jurisdictions to complement and give force to the federal act with respect to local transportation and handling activities, which are described in the coming into force provisions of the act which, I believe, are in sections 32.(3) and (4).

In addition to that, the Council of Ministers approved a work program for the officials, who are assigned to a working group dealing with the transportation of dangerous goods, and of which I am the chairman. It included the finalization of provincial legislative instruments, the preparation of draft agreements for the implementation of the Act, and the determination of which organizations, at the federal and provincial levels, will be working together or in parallel to ensure that there is a comprehensive coverage, and to finalize the development of the regulations so that they can be gazetted at the earliest possible time or at least to start the gazetting process which, of course, is a two-part process; furthermore, to develop

[Traduction]

ont lu ce mémoire seront d'accord pour dire qu'il s'agit d'un document très utile.

J'aimerais demander à M. Charron, s'il désire présenter une introduction ou peut-être M. Ellison s'ils se sont entendus sur cette question. Je suis persuadé qu'un d'eux aimerait dire quelques mots avant que les délibérations commencent.

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la Co-ordination, ministère des Transports: Merci, monsieur le président. Au nom du ministère des Transports, nous désirons vous remercier de nous avoir offert la possibilité de venir ici aujourd'hui et d'aider le Comité dans son travail sur la Loi sur le transport de marchandises dangereuses. Ni mon collègue, M. Ellison, ni moi n'avons préparé de discours. Toutefois, si le Comité le désire, M. Ellison pourrait vous donner un bref aperçu sur l'évolution de la situation et sur les événements qui ont suivi l'adoption de la Loi afin d'aider le Comité à mieux situer la Loi aujourd'hui. Cela vous convient-il, monsieur le président?

Le président: Oui, certainement. Nous cédonc donc la parole à M. Ellison.

M. T. Duncan Ellison, directeur, Transport de marchandises dangereuses, ministère des Transports: Merci, monsieur le président.

En premier lieu, j'ai remarqué que vous aviez des exemplaires de la loi entre les mains. Depuis que le projet de loi a reçu la sanction royale, une correspondance volumineuse a été échangée entre le ministre et ses homologues provinciaux au sujet de la réalisation des prévisions fédérales et provinciales en ce qui concerne la mise en œuvre d'un programme complet sur le transport de marchandises dangereuses dont le centre d'intérêt sera la Loi sur le transport de marchandises dangereuses. On a beaucoup insisté sur les discussions entre les ministres lors de la réunion du conseil des ministres des Transports et des ministres chargés de la sécurité du transport routier tenue à Toronto le 3 octobre sous la présidence de l'honorable James Snow de l'Ontario. M. Pepin avait été invité à assister et à participer pleinement à cette réunion. De fait, il a alors pu informer les ministres directement que la loi fédérale pouvait maintenant être utilisée et qu'avec leur accord et à condition qu'il y ait entente, il ferait promulguer la loi à son retour à Ottawa, ce qui, comme vous le savez peut-être, a eu lieu le 1^{er} novembre. Lors de cette réunion, il a pu conseiller vivement aux ministres provinciaux de songer aux mesures législatives qu'ils devraient prendre à leur échelon pour compléter et mettre en vigueur la loi fédérale en ce qui concerne le transport et la manutention dans les provinces dont il est question dans les dispositions sur l'entrée en vigueur de la loi qui, je crois, se trouvent à l'article 32(3) et (4).

De plus, le conseil des ministres a approuvé un programme à l'intention des représentants qui font partie d'un groupe de travail sur le transport des marchandises dangereuses, dont j'ai d'ailleurs été nommé président. Ce programme comprend la mise au point définitive des actes législatifs provinciaux, la rédaction d'accords préliminaires sur l'application de la loi et le choix des organismes fédéral et provincial qui travailleront de concert ou parallèlement à assurer que tous les aspects seront abordés et à mettre au point des règlements afin de pouvoir les publier officiellement dans la *Gazette du Canada* le plus tôt possible ou du moins, commencer leur publication qui comporte deux étapes; en outre, il faut tenir prêt, le plus tôt

[Text]

and have ready for implementation at the earliest possible time, a comprehensive program of training and public awareness that can be made available to the industrial sectors of our society as well as to the inspection agencies at both the federal and provincial levels that will be expected to commence a program of compliance as soon as the regulations have been gazetted for the second time, and their effective date has been reached.

The Chairman: May I just ask you a word or two about proclamation? As you pointed out, the matter of proclamation is in section 32 particularly, and it appears, as I read it, to relate to proclamation concerning different circumstances. In the first part of the section there appears to be a proclamation

with respect to the handling for transport, offering for transport and transportation of dangerous goods by any other mode of transport . . .

and then refers to subsections (2) and (3) which seem to relate particularly to the provinces. Would you mind just clearing up some doubt in my mind as to whether everything mentioned here has been proclaimed or partially proclaimed?

Mr. Charron: Mr. Chairman, the proclamation that is in existence now is in respect to federal endeavours. In other words, it relates to paragraph (a) of subsection (1) of Section 32. Mr. Ellison has outlined the steps that are now being taken to bring us to a proclamation in respect of paragraph (b). This will take some time depending on the approach that is taken by any given province. The province of Ontario has indicated recently that it has enacted legislation that would allow the regulations under this act to apply to some of the provincial endeavours, namely, highway transportation, and we are currently discussing with other provinces what approach they will take.

The references to paragraphs 4(a) to (e) of the National Transportation Act are the key in terms of the current proclamation at the federal level. Do you want to add something to that, Mr. Ellison?

Mr. Ellison: Paragraphs 4(a) to (e) refer, of course, to railways under the Railways Act of Canada, aviation, maritime transport, extra-provincial highway transport activities and pipelines of an inter-provincial nature. This proclamation applies to those activities whether or not they are for hire or reward, which closes a loophole or clarifies a grey area, because there are many private transportation activities that are not subject to the National Transportation Act, even though they are extra-provincial in nature and should be subject to safety regulations, and, of course, these activities will be subject immediately to the federal regulations.

We are encouraged by the initial results we have had from provincial discussions that the provinces will be responding within the time frame that is contemplated here, which is a period of twelve months, to have serious and realistic negotiations as to the application of the act to the local activities, which normally might be for other reasons under provincial jurisdiction. The minister did reach agreement with the provin-

[Traduction]

possible, un programme complet de formation et de sensibilisation du public destiné aux secteurs industriels et aux organismes d'inspection du niveau fédéral et provincial qui devraient entreprendre un programme d'exécution dès que les règlements auront été publiés dans la *Gazette du Canada* pour la deuxième fois et que leur date d'entrée en vigueur sera atteinte.

Le président: Puis-je vous poser une question ou deux sur la promulgation? Comme vous l'avez souligné, on en parle en particulier à l'article 32 et il me semble, quand je lis cet article, qu'il porte sur la promulgation dans diverses circonstances. Dans le premier alinéa il semble y avoir une promulgation

pour ce qui est de la manutention, de la demande de transport ou du transport de marchandises dangereuses par les modes de transports.

et ensuite on fait allusion aux paragraphes (2) et (3) qui semblent se rapporter particulièrement aux provinces. Pourriez-vous éclaircir certains des doutes que j'ai quant à savoir si tout cela a été promulgué ou partiellement promulgué?

M. Charron: Monsieur le président, la promulgation qui existe aujourd'hui concerne les secteurs de responsabilité fédérale. En d'autres termes, elle porte sur l'alinéa a) du paragraphe (1) de l'article 32. M. Ellison vous a donné un aperçu des mesures que l'on prend actuellement pour obtenir la promulgation de l'alinéa b). Cela prendra du temps selon la façon dont une province donnée aborde la question. L'Ontario a récemment annoncé qu'elle a adopté une loi permettant que les règlements établis en application de cette loi s'appliquent à certains des secteurs de responsabilité provinciale, notamment au transport routier, et nous discutons actuellement avec d'autres provinces de la façon dont elles aborderont la question.

La référence aux alinéas 4a) à e) de la Loi nationale sur les transports est l'élément le plus important en ce qui concerne la proclamation actuelle au niveau fédéral. Aimerez-vous ajouter quelque chose, monsieur Ellison?

M. Ellison: Les alinéas 4a) et e) portent, évidemment, sur les chemins de fer dans le cadre de la Loi sur les chemins de fer du Canada, l'aviation, le transport maritime, le transport routier extra-provincial et les pipe-lines interprovinciaux. Cette proclamation s'applique à ces activités qu'elles se fassent à titre onéreux ou gratuit, ce qui clarifie un secteur un peu vague, parce qu'il y existe de nombreuses activités de transport privé qui ne sont pas soumises à la Loi nationale sur les transports bien qu'elles ne soient pas de nature provinciale et qu'elles devraient être régies par les règlements sur la sécurité et, évidemment, ces activités seront régies immédiatement par les règlements fédéraux.

Nous sommes encouragés par les premiers résultats que nous avons obtenus lors des discussions provinciales et nous sommes convaincus que les provinces entreprendront, dans les limites données ici, c'est-à-dire une période de 12 mois, des négociations sérieuses et réalistes sur l'application de la loi aux activités provinciales, qui normalement, pour d'autres raisons, pourraient relever des gouvernements provinciaux. Le ministre

[Text]

cial ministers that at the next conference of Ministers of Transport, which would be in October of 1981, they had the mutual desire to have this thing resolved and the agreements finalized and in place.

The Chairman: There was considerable discussion about regulations to be made pursuant to the act. Could you indicate to us what progress has been made in respect of regulations?

Mr. Ellison: The situation with the regulations is that we will probably be facing a volume exceeding 600 or 700 pages in total to address properly the questions of what is dangerous, how those goods should be identified, the communication of vital information respecting their hazards, and to completely and comprehensively address the question of the responsibilities of all of those who, through their normal commercial activities, come into contact with dangerous goods, and who are involved in their handling, offering or transporting.

The 600 or 700 pages are broken into two parts. One part deals with the matter I have just mentioned, which will be of the order of 300 pages long. The remaining portion represents the list of the most commercially significant dangerous goods and outlines the particular requirements that are associated with their safe transport.

The provisions of the act are novel in some respects. Section 26 authorizes the minister to publish a national code on the transportation of dangerous goods, which would include the applicable regulations and standards, which of course would go through the gazetting process, but would also include accepted practices and other information, to be determined and published by the department, for the purpose of facilitating the understanding and enforcement of the act and regulations. By using this avenue, which, as I say, is somewhat novel, the department will be able to issue simultaneously through the gazetting process this interpretive material, which we believe will probably be of at least equivalent length.

The first 300 pages of the regulations that I have been talking about were prepared in what was known by the industry groups with which we have been working as a fourth draft, which was the final draft of the informal consultation that has been going on for the last two-and-a-half years with industry to bring together and harmonize all of the multitude of regulations which exist under the various federal and provincial acts. That draft is now being reviewed by the department's legal counsel and by ourselves for final technical assessment.

Our intention would be to be able to forward this document to the Privy Council Office of the Department of Justice early in the new year. I am unable to give you a precise timing, but I suspect that February would possibly be optimistic, given the review that has to be made by legal counsel. However, that is the time frame that we would like to see. At that stage there will be a period of time taken by the Privy Council Office to review the regulations in the light of the Statutory Instruments Act, and I am unable to forecast the amount of time that may be taken by them to do that. We would then, of course,

[Traduction]

s'est entendu avec les ministres provinciaux pour qu'à la prochaine conférence des ministres des Transports, qui aura lieu en octobre 1981, cette question soit réglée et que les ententes soient signées et entrent en vigueur.

Le président: On a beaucoup parlé des règlements qui seraient mis en application conformément à cette Loi. Pouvez-vous nous donner une idée des progrès qui ont été effectués à cet égard?

M. Ellison: La situation quant aux règlements est qu'un volume contenant plus de 600 ou 700 pages traitera de façon appropriée des définitions des matières dangereuses, de l'identification de ces marchandises, de la communication de renseignements importants sur leurs risques, et pour étudier à fond la question des responsabilités de tous ceux qui, dans leurs activités commerciales normales, entrent en contact avec des marchandises dangereuses et qui participent à leur manutention, à la demande de transport ou au transport.

Ce volume est divisé en deux grandes parties. La première, d'environ 300 pages, traite de ce dont je viens de parler. Le reste du volume offrira une liste des marchandises dangereuses les plus utilisées commercialement et indiquera les mesures à prendre pour leur transport.

Les dispositions de la loi sont, à certains égards, originales. L'article 26 autorise le ministre à promulguer un code national du transport des marchandises dangereuses, y compris les règlements et normes applicables qui, évidemment, seront publiés dans la *Gazette du Canada*, y compris la mention des usages admis en la matière et d'autres éléments d'information, qui seront déterminés et publiés par le ministère, pour faciliter la compréhension et l'application de la présente loi et règlements. Ainsi, en utilisant ce moyen qui, comme je l'ai dit est assez original, le ministère pourra publier simultanément dans la *Gazette du Canada* ce document d'interprétation qui, nous le croyons, sera probablement au moins aussi volumineux que l'autre document.

Les 300 premières pages des règlements dont je viens de parler ont été préparées, comme les groupes industriels avec lesquels nous avons travaillé l'appelaient, sous forme de quatrième ébauche; il s'agissait de la dernière ébauche des consultations informelles qui s'était déroulées pendant les deux dernières années et demie avec l'industrie et visant à rassembler et harmoniser toute une multitude de règlements qui existent conformément aux diverses lois fédérales et provinciales. Cette ébauche est actuellement à l'étude par le conseiller juridique du Ministère et nous-mêmes étudions actuellement cette ébauche afin d'en faire une dernière évaluation technique.

Nous aimerions faire parvenir ce document au Cabinet du conseil privé du ministère de la Justice au début de l'année prochaine. Je ne peux pas vous donner une date précise, mais je crois qu'il serait optimiste de parler de février étant donné qu'un examen doit être effectué par un conseiller juridique. Nous aimerions cependant que tout soit réglé à cette date. A ce moment là le Cabinet du conseil privé étudiera les règlements à la lumière de la Loi sur les textes réglementaires, et je ne peux pas prédire le temps que cela prendra. Nous passerons alors évidemment à la première partie de la *Gazette* et les

[Text]

proceed to Part I of the Gazette and discussions we have had with industry indicate that we could probably go for a relatively short comment period, possibly sixty days, because of the time and care that we have taken to do the informal work with industry up until now. Therefore, it may be possible that we could get back to Part II of the *Gazette* by the summer, with compliance to be expected at varying times, depending on the nature of the regulations.

Certain regulations, dealing with, for example, the placarding of railway tank cars, are probably of a nature that industry could be expected to comply with fairly readily, which of course would respond to the very high priority that is placed upon such activities as a consequence of the commission of inquiry by Mr. Justice Grange and by the concerns expressed by provincial ministers, particularly Mr. McMurtry of Ontario, for the safety and capability of emergency response forces to the act.

Other regulations may have to have a somewhat longer compliance period due to the time that it will take industry to reprogram computers, for example, to produce descriptions of dangerous goods according to the new internationally recognized system, rather than the traditional method that it has been using up until now.

Large companies which may be producing some 3,000 to 4,000 different products have computerized their transport billing techniques, so it will take time for them to adjust to that, and in order to have a smoother transition, it would be desirable—and they have expressed this wish—that they be given the opportunity of doing so over a reasonable period of time without running the risk of committing an infraction under the act, which they have pointed out is onerous in the maximum offence levels.

The Chairman: I wonder if I might ask you to look at section 29 which authorizes the minister to establish one or more advisory councils. Has any order been issued establishing such a council?

Mr. Ellison: This summer the minister received several letters from industrial groups urging the establishment of such a council. Of course, this provision of the act was made in response to the suggestions from the industry to the effect that advisory councils should be viewed.

Since the minister replied positively to that suggestion, I had occasion recently to meet with a group of 13 industrial associations, representatives of federal and provincial governments, and also representatives of emergency response forces, to consider the possible terms of reference, composition, frequency of meetings and other details of an advisory council. I am now in the process of preparing a report for the minister on that suggestion for his consideration.

I particularly wished the industrial groups to address themselves to the questions of the terms of reference, the possibility that they may be entertaining a conflict of interest if they were members of an advisory council to the minister and, at the same time, representing industrial associations which may

[Traduction]

discussions que nous avons eues avec des représentants de l'industrie indiquent que nous pourrions probablement avoir une courte période d'attente, peut-être soixante jours, en raison du temps et de l'attention particulière que nous avons consacrés au travail informel avec l'industrie jusqu'à présent. Ainsi, nous pensons peut-être passer à la deuxième partie de la *Gazette* à l'été, les normes étant respectées à des moments divers selon la nature du règlement.

Certains règlements, qui traitent par exemple de l'affichage sur les wagons-citernes, sont d'une nature telle que l'industrie acceptera probablement le règlement sans tarder, étant donné la haute priorité accordée à de telles activités à la suite de la Commission d'enquête du Juge Grange et l'inquiétude exprimée par les ministres provinciaux, particulièrement M. McMurtry d'Ontario, au sujet de la sécurité et de la compétence des forces d'urgences.

D'autres règlements auront peut-être une période de mise en application un peu plus longue, en raison du temps qu'il faudra à l'industrie pour reprogrammer ses ordinateurs, par exemple, pour produire les descriptions des marchandises dangereuses selon le nouveau système reconnu à l'échelle internationale, plutôt que les méthodes traditionnelles qu'elle a utilisées jusqu'à présent.

Les sociétés importantes qui produisent peut-être de 3,000 à 4,000 produits différents ont transféré leurs techniques d'affichage du transport sur ordinateurs et il leur faudra du temps pour s'adapter à ce nouveau système, afin d'avoir une transition plus facile, il serait souhaitable—et ces compagnies nous ont exprimé ce désir—qu'elles aient la chance d'effectuer cette transition sur une période raisonnable sans prendre le risque de commettre une infraction à la Loi ce qui, comme elles l'ont souligné, peut être très coûteux particulièrement les pénalités maximum.

Le président: Puis-je vous demander de jeter un coup d'œil à l'article 29 qui autorise le ministre à mettre sur pied un ou plusieurs comités consultatifs? Est-ce qu'un décret a été préparé pour la création de ce comité?

M. Ellison: Cet été, le ministre a reçu plusieurs lettres de groupes industriels demandant la création de ce comité. Évidemment, cette disposition de la loi a été préparée en réponse aux suggestions de l'industrie.

Depuis que le ministre a répondu de façon positive à cette suggestion, j'ai eu l'occasion récemment de rencontrer un groupe de 13 associations industrielles, de représentants des gouvernements provinciaux et fédéral et également des représentants des forces d'urgence pour étudier le mandat, la composition, la fréquence des réunions et autres détails concernant les comités consultatifs. Je prépare actuellement un rapport à l'intention du ministre sur ces suggestions.

Je désirais particulièrement que les groupes industriels s'occupent des questions du mandat et de la possibilité qu'il y ait conflit d'intérêts pour eux s'ils étaient membres d'un comité consultatif auprès du ministre tout en étant représentants d'associations industrielles qui pourraient vouloir faire des

[Text]

wish to comment adversely on the proposed regulations. Some of these questions have been satisfactorily resolved and others will, of course, bear some further consideration on their part and also on the part of the minister.

The Chairman: You spoke of the preparation of regulations and the work that had to be done before they could be finalized. Have you any target date by which you hope to have them in effect?

Mr. Ellison: I have had a series of target dates, none of which has been achieved. At this stage, we are fairly close to being ready from our point of view—that is to say, on the technical content of the regulations, we are satisfied that we know what should be achieved in the way of identification of dangerous goods, of their means of containment, of the communication of information and the allocation of responsibility. However, the necessary step of legal assessment has to be taken. Of course, the implications of the Statutory Instruments Act must also be considered. To a certain extent, we are in the hands of the Department of Justice and its priorities.

Mr. Charron: I wonder if I might add something to that. What we are saying is, from the point of view of the consultation process on the substance of those regulations, we are very near the end. From the point of view also of our assessment of the reactions from the industry on the fourth draft, it should not be too long before we are in a position to say “those are the kinds of regulations we would like to see and on which we have had serious discussion with the industry.” What we cannot gauge with great accuracy is the legal process of transforming these into the appropriate legal wording. But, nevertheless, as Mr. Ellison pointed out, we are aiming to have the process of legal assessment well underway this winter.

Mr. Ellison: If I might add a point. It was a specific component of the federal-provincial committees work that the regulation promulgation process should be concluded at the same time, if not before the process of reaching federal-provincial agreements, so that there would be, at that time, the opportunity to introduce across the country in all circumstances a regulatory program. The ministers have set a deadline for themselves. They would like those agreements to be concluded within the 12-month period of their last meeting, which would leave it September, October of 1981.

The Chairman: Thank you. If it be the will of the committee, I now throw the meeting open for questions or comments before considering what we shall do about a clause-by-clause consideration.

Senator Riley?

Senator Riley: I should like to ask Mr. Ellison a question regarding the last meeting of the people responsible for provincial transportation matters. Is it the intention of the department to introduce enabling legislation to overcome a lot of these difficulties with respect to what might be a conflict between intraprovincial and interprovincial transportation?

Mr. Ellison: I think the response to this question could be best taken in the light of Ontario, since it is the one taking the most significant steps. It has introduced an act called the

[Traduction]

commentaires négatifs sur les règlements proposés. Certaines de ces questions ont été résolues de façon satisfaisante et d'autres, évidemment, seront étudiées plus à fond par eux et par le ministre.

Le président: Vous avez parlé de la rédaction de règlements et du travail qui devait être effectué afin qu'ils puissent être rendus définitifs. Avez-vous une date précise à laquelle vous aimeriez qu'ils soient en vigueur?

M. Ellison: J'avais prévu une série de dates, mais aucune d'entre elles n'a été respectée. En ce moment, nous sommes presque prêts de notre côté—c'est-à-dire au point de vue contenu technique des règlements; nous savons ce qui devra être fait dans les secteurs de l'identification des marchandises dangereuses, de leurs contenants, de la communication des informations et de la responsabilité pour le transport. Toutefois, l'évaluation juridique doit être faite. Évidemment, la Loi sur les textes réglementaires doit également être étudiée. Jusqu'à un certain point, nous sommes entre les mains du ministère de la Justice et de ses priorités.

M. Charron: J'aimerais ajouter quelque chose. Du point de vue consultations sur le fond de ces règlements, tout est presque terminé. Du point de vue également de notre évaluation des réactions de l'industrie face à la quatrième ébauche, nous devrions bientôt pouvoir dire: «Voici le genre de règlements que nous désirons voir et dont nous avons discuté sérieusement avec l'industrie.» Ce que nous ne pouvons pas évaluer avec précision est le processus qu'implique la transcription de ces propositions sous forme juridique. Mais comme M. Ellison l'a souligné, nous aimerions que l'évaluation juridique soit en cours cette hiver.

M. Ellison: Permettez-moi d'ajouter quelque chose. Dans son travail, le Comité fédéral-provincial avait spécifié que la procédure de mise en vigueur de la réglementation devrait se situer en même temps, sinon avant la conclusion de l'accord fédéral-provincial, afin que l'on puisse en profiter à ce moment, pour appliquer le règlement à l'ensemble du pays et quelles que soient les circonstances. Les ministres se sont donc imposé une date limite. Ils aimeraient que ces accords soient conclus dans les 12 mois suivant leur dernière réunion, c'est-à-dire septembre ou octobre 1981.

Le président: Merci. Si le Comité le désire, j'aimerais ouvrir maintenant une période de questions et de commentaires avant que l'on ne passe à l'examen du texte, article par article.

Je passerai la parole au sénateur Riley.

Le sénateur Riley: J'aimerais d'abord poser une question à M. Ellison au sujet de la dernière réunion des responsables des questions de transport provincial. Le ministère a-t-il l'intention de proposer une loi d'autorisation afin de résoudre nombre de ces difficultés découlant de ce qui pourrait constituer des conflits entre le transport interprovincial et le transport au sein d'une même province?

M. Ellison: Je crois que la question s'éclairerait d'une référence à l'exemple de l'Ontario puisque cette province est la plus innovatrice en la matière. On a en effet adopté une loi qui

[Text]

Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 1980. That act, by their choice, is limited only to the transportation of dangerous goods in a vehicle on a highway. The things that could have been included in that act, but were not, would include the handling of goods by highway transport, the offering of goods by highway transport, and, of course, the handling, offering and transporting of dangerous goods by such other local transportation undertakings as the Ontario Northland Railway.

Ontario, therefore, seems to have signalled, by the nature of its act, that it is ready to clarify the transportation situation in Ontario by adopting the federal regulations, which they will implement directly with respect to the on-highway movement using their provincial Ministry of Transportation and Communications Inspection Staff. They will then enter into an agreement with the federal government for the application of the federal act to other activities that must either complement or parallel that activity, possibly using provincial staff.

They have indicated that they would consider the staffs of the Departments of Labour and Environment, and possibly other provincial agencies, who would then act concertedly in this manner.

Many of the other provinces have indicated that they would find this a satisfactory avenue for themselves, although in some cases they do not believe that it is necessary to introduce new legislation as Ontario has done. Some provinces have already amended their highway traffic legislation, whether it is called the Highway Traffic Act of Alberta or the Motor Vehicle Transport Act of Nova Scotia, to provide authority for the application of the federal act and regulations to that mode of transport or that transport circumstance. They have also indicated that they would expect the federal act to be applied totally to the activities of shippers, regardless of the mode of transport; to storage facilities to the extent that storage facilities would be covered by this act, rather than labour safety legislation or fire code legislation.

There seems to be agreement within the respective cabinets that this clarification will be made and given in federal and provincial orders in council to be presented, with the result that industry would know clearly under which act they would be operating and with which they would have to comply, and who would be doing the compliance verification.

Senator Riley: In respect of the training of the inspectors, will they be trained in conjunction with the federal inspectors and will you use the Cornwall School for that purpose?

Mr. Ellison: We have established a small sub-group of the federal and provincial officials, comprising British Columbia, Alberta, Ontario, Quebec and ourselves, to develop a training program for the several types of inspectors who will be associated with the implementation of this program. It will initially be used to train trainers.

For example, the Government of Alberta has approximately 60 inspectors with the Alberta Department of Transport, and the Alberta Solicitor General has another group of inspectors

[Traduction]

s'appelle la Loi de l'Ontario sur le transport des matières dangereuses (1980). On a délibérément restreint son domaine d'application au transport des matières dangereuses par la route. On aurait pu inclure, on ne l'a pas fait, le cas de la manutention de matières dangereuses lors d'un transport par route, l'offre de transporter des marchandises par la route, et bien sûr la manutention, l'offre de transport ainsi que le transport de matières dangereuses prises en charge par des entreprises locales telles que Ontario Northland Railway.

On voit donc que l'Ontario, par cette loi, a probablement voulu signifier être prêt à résoudre les questions de transport de la province en adoptant les règlements fédéraux, et en utilisant directement les compétences du personnel d'inspection de son ministère des Transports et des Communications. Une entente sera ensuite conclue avec les autorités fédérales pour l'application de la Loi fédérale à d'autres secteurs qui doivent soit compléter soit aller de pair avec cette activité en utilisant éventuellement du personnel de la province.

Les autorités ontariennes ont indiquées qu'elles envisageraient d'utiliser les services du personnel des ministères du Travail et de l'Environnement, et éventuellement d'autres organismes provinciaux, agissant en concertation.

Un grand nombre d'autres provinces ont indiqué qu'elles trouvaient le procédé tout à fait satisfaisant, bien que dans certains cas elles ne jugent pas utile d'introduire une nouvelle législation comme l'a fait l'Ontario. Certaines provinces en effet ont déjà modifié leur législation des transports par route, qu'il s'agisse du Highway Traffic Act de l'Alberta ou du Motor Vehicle Transport Act de la Nouvelle-Écosse, afin que la loi fédérale et le règlement fédéral relatifs à ces transports soient applicables. Les provinces ont également souhaité que la loi fédérale s'applique intégralement aux activités des expéditeurs, quel que soit le mode de transport considéré, ainsi qu'aux installations d'entreposage, qui seraient donc du domaine de cette loi, plutôt que du domaine de la législation sur la sécurité au travail ou la réglementation de la protection contre l'incendie.

Il semble bien que les cabinets respectifs se soient entendus là-dessus, et que la question sera résolue par l'adoption de décrets fédéraux et provinciaux, indiquant clairement aux professions concernées de quelle législation elles relèvent, et quelle administration serait chargée des contrôles.

Le sénateur Riley: Les inspecteurs seront-ils formés en même temps que les inspecteurs fédéraux, et utiliserez-vous la Cornwall School à cet effet?

M. Ellison: Un petit groupe de hauts fonctionnaires fédéraux et provinciaux a été constitué, auquel participent la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario, le Québec et nous mêmes, dans le but de mettre au point un programme de formation destinée aux diverses catégories d'inspecteurs chargés de l'application du programme. Ce programme doit d'abord former des moniteurs.

Ainsi le gouvernement de l'Alberta emploie environ 60 inspecteurs au ministère des Transports de l'Alberta, et le solliciteur général de l'Alberta dispose lui-même d'un groupe

[Text]

of over 100. So, the first approach is to have one or two provincial trainers identified who will be given in-depth training at Cornwall and who will then, in turn, provide introductory training to the field staffs in respect of the initial inspection process—which of course will be more of a warning nature than of very strict compliance, thereby giving industry a chance to adjust—and then followed by more in-depth training at the Cornwall facility.

It is expected that inspectors will be qualified as such through a process which will involve them in a test administered by the federal government. On passing that test, they will then be appointed by the Minister of Transport as inspectors. In other words, we will not delegate to the provinces the authority to appoint the inspectors who would be acting under the federal act. The retention of the quality of inspectors would be kept at the federal level. The provinces have not objected to this. Indeed, it was their suggestion, because they, too, wish to assure that there is a uniform quality of inspection capability across the country and not a varying quality that might lead to dangerous situations developing in one area as against another.

Senator Riley: To get back to section 29, the establishment of the advisory council, have the duties of the advisory council been worked out yet? And I would ask you the same question in respect of the qualifications of members of the advisory council and the term for which they would hold office.

Mr. Charron: Mr. Chairman, we have advised the minister on the question of the advisory council. We have indicated to him that it would be desirable to move in this direction. At the same time, Mr. Ellison has pursued that matter with the industry and users, and I think it would be appropriate for him to indicate the kinds of discussions that have been held.

Mr. Ellison: Dealing first with the terms of reference of a potential advisory council, the council is expected to have two phases, so to speak. The first phase would have as its terms of reference advice to the minister on the implementation schedule of the block of regulations which have been developed in conjunction with industry to date and which industry recognizes as being desirable of promulgation as soon as possible. Their initial concern is that the minister appreciate the need to give industry the opportunity to comply. While they do not wish to linger in their application, they did say that there are real problems of compliance in some areas because it constitutes a changeover from one system to another, and of course in other areas they could do it within a very short period of time.

The second phase, which would probably replace the first of the terms of reference, that being to advise on the implementation of schedule, would be to advise the minister on any regulations which the department proposed to introduce or amend with respect to economic or technical impacts.

The third of the terms of reference, which would be jointly with the second in terms of being in this second phase, would be that the advisory council would like, as in the case of the

[Traduction]

de plus de 100 inspecteurs. Par conséquent, il s'agit d'abord de choisir deux moniteurs qui recevront une formation poussée à Cornwall et qui ensuite à leur tour devront donner une première formation aux équipes chargée de procéder aux premières inspections—inspections qui seront d'abord destinées à dispenser des mises en garde plutôt que de vérifier s'il y a application stricte de la loi, afin que le secteur privé puisse s'adapter à la nouvelle situation—cette équipe recevra ensuite un enseignement plus approfondi à Cornwall.

On a prévu que les inspecteurs recevraient leur titre au terme d'une formation sanctionnée par un examen préparé par l'administration fédérale. Le ministre des Transports décernera alors aux candidats heureux leur diplôme d'inspecteurs. En d'autres termes, les provinces n'auront pas le pouvoir de nommer les inspecteurs qui agiront en vertu de la loi fédérale. Le palier fédéral conservera donc la compétence en matière d'inspection. Les provinces n'y ont pas vu d'inconvénient. En fait, il s'agit même d'une suggestion qui émane d'elles, puisqu'elles désirent garantir une qualité uniforme de l'inspection à travers le pays afin qu'il n'y ait aucune situation de déséquilibre se développant d'une région à l'autre.

Le sénateur Riley: Pour en revenir à l'article 29 et à la constitution d'un comité consultatif, j'aimerais savoir si l'on a déjà établi les responsabilités de ce comité. J'aimerais également poser la même question en ce qui concerne les responsabilités des membres de ce conseil et la durée de leur mandat.

M. Charron: Monsieur le président, nous avons donné notre avis au ministre en ce qui concerne ce comité consultatif. Nous avons indiqué qu'il serait souhaitable que l'on étudie cet aspect de la question tandis que M. Ellison en discutait avec le secteur privé et les usagers, et je crois qu'il serait bon qu'il nous donne ici un aperçu des discussions qui ont eu lieu.

M. Ellison: En ce qui concerne d'abord le mandat d'un éventuel comité consultatif, on prévoit qu'il s'agira d'un mandat comportant deux phases pour ainsi dire. Au cours de la première phase le comité devra aider le ministre à constituer un calendrier d'application des règlements qui ont été élaborés jusqu'ici en collaboration avec les industriels et que celles-ci désirent voir appliquer aussi vite que possible. Leur premier souci toutefois consiste à convaincre le ministre de la nécessité de leur accorder le temps nécessaire pour qu'elles puissent se conformer aux règlements. Bien qu'elles n'aient pas l'intention d'en retarder l'entrée en vigueur, elles ont souligné l'existence de problèmes réels d'observation de ces règlements qui émergeront dans certains secteurs, étant donné qu'il s'agit d'un changement radical d'un système à l'autre, tandis que d'autres secteurs pourront s'adapter très rapidement.

La seconde phase, qui succèdera vraisemblablement à la première, laquelle consistait à conseiller le ministre sur le calendrier d'application des règlements, serait de le conseiller au sujet de tout règlement que le ministère se propose de promulguer ou d'amender, pour des raisons d'ordre économique ou technique.

Le troisième objectif du mandat, qui rejoindrait le second dans la deuxième phase dont nous avons parlé, consisterait, comme dans le cas de la définition du mandat, à prévoir des

[Text]

terms of reference, the ability to suggest to the minister regulations that the department had not thought of. In other words, they could advise the minister that regulations in such-and-such an area would be desirable.

The reason for these, of course, comes out of the expected composition of such an advisory council. While the act would permit the minister to establish one or more advisory councils for relatively narrowly focused purposes, if he so chose, they consider that the initial advisory council should represent a cross-section of interests. We are thinking in terms of it representing the carriers and the shippers of dangerous goods of a variety of types, because there is a distinction between types, and possibly the manufacturers of containment systems sold to the shippers, and certainly the unions should be represented, as should the emergency response forces, who may provide a different perspective from that of the carriers and shippers in terms of the nature and quality of the regulations and/or the timing.

A very important element would be the representation of the municipal interest and finally, if it could be obtained, some representation from the general public which, of course, is probably the most difficult representation to obtain. Suggestions were made that there are certain consumer types of associations present that could be called upon. One of the things that the group grappled with is whether or not they should recommend to the minister that the members of the council be experts in their own right rather than representatives of particular groups. For example, if you wished to represent the maritime transport industry in this country, there are three major associations that are established: the Shipping Federation of Canada, the Dominion Marine Association and the Council of Maritime Carriers, which is based on the west coast. These represent the shipping companies who go westwards from Canada into the Pacific and eastward from Canada into the Atlantic and, of course, the Great Lakes traffic.

If one went the representational route, you would automatically require three; if you were to go the marine expert route, you could probably get away with one. This in itself raises difficulties of administration, because if you do the representational route, the associations or groups that are represented would probably be willing to meet the expenses of their representative, but if you go for the expert, then the expert might be a retired person or he might be a person from a particular company, or association, and it may not always be easy to avoid the government paying full expenses and so forth, and there are certain precedents that have to be considered in these kinds of things.

The tendency of the group is to consider the expert approach even though this might result in a budgetary problem for the department because they felt this might remove the conflict of interest that I alluded to earlier. The industrial groups themselves are quite able to bring to the minister's attention in conventional manners their particular concern, and the minister would be best advised by a group of experts who would not

[Traduction]

moyens de transmettre au ministre des propositions de règlements auxquels lui-même n'aurait pas pensé. En d'autres termes, le comité pourrait indiquer au ministre les domaines que l'administration aurait intérêt à réglementer.

Ces objectifs découlent de la composition de ce comité consultatif. Tandis que la loi permettrait au ministre de constituer un ou plusieurs comités consultatifs chargés de domaines bien délimités, s'il le désire, l'on considère que ce comité consultatif initial devrait accueillir un échantillon représentatif des divers groupes concernés. Nous pensons en effet que les transporteurs et les expéditeurs des marchandises dangereuses les plus diverses devraient être représentés en raison des problèmes spécifiques à chaque cas, et éventuellement les fabricants de conteneurs vendus aux expéditeurs, et certainement les syndicats et les responsables des programmes d'intervention en cas de catastrophe, susceptibles les uns et les autres d'apporter un point de vue différent de celui des transporteurs et des expéditeurs relativement au contenu et à la forme des règlements à adopter, ainsi qu'au meilleur moment de les mettre en vigueur.

Il serait important également que les intérêts municipaux soient représentés et finalement, dans la mesure du possible, la population de façon générale, représentation qui posera sans doute certaines difficultés. A ce sujet, on a fait allusion à certains groupes de consommateurs, à certaines associations auxquels on pourrait faire appel. Une des questions qui a divisé le groupe c'est celle de savoir si l'on devrait recommander ou non au ministre que les membres du comité soient des experts spécialistes, plutôt que des représentants des professions concernées. Par exemple, supposons que vous vouliez inviter l'industrie des transports maritimes à s'exprimer, vous avez trois associations importantes qui sont: La Fédération maritime du Canada, la Dominion Marine Association et le Council of Maritime Carriers de la côte ouest. Elles représentent les compagnies maritimes assurant le transport à partir des côtes Est et Ouest du Canada, ainsi que celui des Grands Lacs.

Si l'on s'en tient au principe de la représentativité, il faudrait donc faire appel à ces trois associations; alors que si vous faites appel à un expert des questions maritimes vous pourriez vous contenter d'un seul représentant. Voilà donc qui pose des problèmes à l'administration, puisque les associations ou les groupes qui seraient représentés le seraient sans doute à leurs propres frais, alors que le recours aux services d'un expert, que celui-ci soit un retraité, que ce soit un employé d'une compagnie particulière ou d'une association, risque d'obliger l'État à assumer certaines dépenses, et nous avons en la matière un certain nombre de précédents qu'il faudra prendre en considération.

De façon générale, notre groupe préférerait le recours à un expert, même si cela devait engager des dépenses supplémentaires, afin d'éviter les conflits d'intérêt auxquels je faisais allusion tout à l'heure. Les professions et les entreprises privées sont par ailleurs tout à fait en mesure, par les canaux habituels, de faire connaître leurs opinions et avis au ministre, qui pour sa part recevra d'un groupe d'experts le meilleur des

[Text]

have this particular conflict of interest, and they could be free to say from the marine point of view or the chemical producers' point of view "this is what we think is reasonable". In the same way, the emergency response expert might be able to represent fire brigades and police forces in terms of that point of view.

The group of people that were considering these things also considered the question of confidentiality of their advice to the minister, and I indicated to them that they should expect the minister to be completely free to do with their advice what he wishes, and in light of the growing awareness of freedom of information and things of that nature, that they should not necessarily expect that he could regard as confidential any advice that he received. It would become part of the consultative process that he would have to be prepared to disclose totally not only to Parliament but also to the general public. That, too, is a factor that they had not really considered when they thought of the advisory council.

On the membership, they suggested that we should try to keep it to about 18, which could be achieved if we were to go the expert route, but which could not be achieved if the representational route were taken. They also suggested that one-third of the members be appointed almost at random on a one, two and three-year appointment for the first time, and any subsequent replacement would be on a three-year basis, so that there would be both continuity and rotation. I believe that that is about all we discussed.

Mr. Charron: Mr. Chairman, just to clarify Mr. Ellison's description or to set it in context, this represents our consultations on that matter and also the framework of our working plan. I think it would be important to indicate that what will come out in the end may not have all of the facets that we described this morning, because the minister has yet to decide on the question of the council and what it will look like.

Senator Riley: That is all I have for the moment, Mr. Chairman.

Senator Marshall: Mr. Chairman, what I am going to ask has some reference to sections 26(c), 27 and 28, and it has to do with the issuing of permits and the compliance with standards having to do with the oil tanker traffic. It seems to me that any oil spill or leakage from an oil tanker has been caused by some foreign oil tankers because of the deteriorated condition of the vessel. If they were bringing oil from foreign countries to Canada they would have to apply for a permit to enter Canadian waters; is that right?

Mr. Charron: Mr. Chairman, the question of bulk carriage by marine mode is not covered by this act. It is covered by the Maritime Code.

Senator Marshall: Because an oil spill has combustible qualities, would that not be considered a dangerous commodity?

Mr. Charron: My understanding is that the matter would be dealt with under the container regulations under the Maritime Code. Mr. Ellison may wish to elaborate on this.

[Traduction]

conseils, puisque ceux-ci pourront juger de façon tout à fait indépendante le point de vue des professions maritimes ou de l'industrie chimique. De la même façon, un expert spécialiste des interventions en cas de catastrophe, pourra à la fois examiner le point de vue des pompiers et celui des forces de police.

J'ai par ailleurs indiqué à ces personnes qui s'interrogeaient sur le caractère confidentiel des conseils qu'ils donneraient au ministre, qu'ils devaient s'attendre à ce que le ministre utilise leurs avis de façon complètement libre, et qu'étant donné par ailleurs l'impact de la législation sur l'accès à l'information, ils ne devaient pas s'attendre à ce que leurs communications gardent un caractère confidentiel. Le ministre, aurait vraisemblablement à faire connaître au Parlement et de façon générale à la population les motifs de ses décisions. C'est là un élément auquel ils n'avaient pas songé au moment de la discussion sur le comité consultatif.

En ce qui concerne le nombre de membres, le chiffre de 18 a été proposé, chiffre qui pourrait être respecté si l'on fait appel à des experts, mais pas si l'on fait appel à des représentants du secteur privé. On a également suggéré qu'un tiers des membres soient nommés pour ainsi dire au hasard, pour un, deux ou trois ans d'abord, et tout remplaçant subséquent serait nommé pour un mandat de trois ans, afin d'assurer à la fois la continuité et un roulement. Voilà à peu près le contenu de nos discussions.

M. Charron: Monsieur le président, afin de clarifier un peu la déclaration de M. Ellison, ou plutôt de la remettre en contexte, disons que c'est là le contenu de nos consultations relatives à cette question ainsi que le cadre de travail que nous nous sommes fixé. Je pense qu'il me faut ajouter que le résultat final ne prendra peut-être pas toujours en considération tous les éléments de la discussion de ce matin, étant donné que le ministre doit encore donner sa décision sur la question du conseil et sur sa composition.

Le sénateur Riley: Ce sera tout pour le moment monsieur le président.

Le sénateur Marshall: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions à propos du paragraphe 26(c) et des articles 27 et 28 qui portent sur la délivrance de permis et le respect des normes régissant les pétroliers. J'ai l'impression que toutes les pollutions causées par le pétrole et les fuites des pétroliers sont attribuables à la détérioration des pétroliers étrangers. S'ils apportent du pétrole de pays étrangers, ils devront demander la permission de pénétrer en eaux canadiennes; n'est-ce pas vrai?

M. Charron: Monsieur le président, la question du transport en vrac par voie maritime ne rentre pas dans le cadre de cette loi. Elle relève du Code maritime.

Le sénateur Marshall: Étant donné qu'une fuite de pétrole est inflammable, ne s'agit-il pas d'une matière dangereuse?

M. Charron: Si je ne me trompe, la question relèverait des règlements sur les conteneurs et du Code maritime. M. Ellison voudra peut-être y apporter quelques éclaircissements.

[Text]

Mr. Ellison: The transportation of goods in bulk in marine vessels was specifically exempted from this act in favour of the Canada Shipping Act and the replacing Maritime Code. Since it was felt that those activities were so intimately related to the design and operation of a ship as a ship, it could not effectively be separated from the maritime acts, which deal with the design, construction and stability of ships. This is not an uncommon practice and, indeed, does come out in legislation of other nations; therefore, this act would not apply. The acts that do apply would be the Canada Shipping Act presently, the Fisheries Act and the Environmental Protection Act, and I believe the Arctic Waters Pollution Prevention Act.

Senator Marshall: Section 2 reads:

“means of transport” means any road or railway vehicle, aircraft, water-borne craft, pipeline . . .

What are we referring to there and in the schedule under various classes of explosives, gases and inflammable solids? Why does this act not apply to something that is combustible or potentially explosive?

Mr. Ellison: It does in all modes of transport wherever that product is contained in some type of packaging or means of containment, other than when the material is pumped directly into a ship, and that exemption is given under subsection (5) of section 3.

All of the products about which you have expressed concern—combustible liquids, flammable liquids, oils and gasolines—will be regulated as long as they are in packaging—a steel drum, for example—some type of tank container, which would be up to 5,000 or 6,000 gallons, tank trucks, tank cars and tanks which are in aircraft. But when we are talking about a million barrels the ship itself is the container, and there are so many provisions regarding the design of the ship for its stability in the water as a vessel that it was felt better to maintain those commodities, when they are part of the ship itself—which is a very specialized area of architectural engineering, respecting which there are very special international relations, including the IMCO provisions and the international agreements on maritime pollution—within the sphere of the maritime legislation itself. So, whenever those products are in packages or contained in some way in a reasonable quantity this act will deal with them, but not when pumped directly into the tank of a ship.

Senator Marshall: I think what I am trying to get at is this: Who determines that the standards of the vessel that is to carry the dangerous goods are complied with before they are allowed to enter our waters?

Mr. Ellison: That would be, of course, the Department of Transport, the Marine Transportation Administration, and the Canadian Coast Guard in particular.

[Traduction]

M. Ellison: Le transport en vrac de marchandises par voie maritime a été spécifiquement retiré du champ d'application de cette loi au profit de la Loi sur la marine marchande et du nouveau Code maritime. En effet, la question mettant en cause la conception et l'utilisation d'un bateau en tant que bateau, on n'a pas pu la soustraire au domaine d'application des lois maritimes, qui réglementent la conception, la construction et la tenue de mer des bateaux. C'est une façon de faire courante, également en vigueur dans les autres pays; notre loi ne serait donc pas applicable à ces cas. Les lois concernées seraient la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les pêcheries et la Loi de protection de l'environnement, ainsi que je crois la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Le sénateur Marshall: Je lis à l'article 2:

«Moyen de transport» . . . les engins se déplaçant sur terre, dans les airs ou sur l'eau, ainsi que les canalisations . . .

De quoi s'agit-il exactement, là de même qu'en annexe, sous les diverses catégories d'explosifs, de solides et de gaz inflammables? Pourquoi cette loi ne s'applique-t-elle pas en l'occurrence à quelque chose de combustible ou même susceptible d'exploser?

M. Ellison: La loi s'applique à tous les modes de transport lorsque le produit est emballé ou conteneurisé, mais non lorsque la marchandise est pompée directement dans un bateau, et cette exception est précisée au paragraph 5 de l'article 3.

Toutes les matières à propos desquelles vous avez exprimé certains doutes: les carburants, les liquides inflammables, les pétroles et les essences, relèveront de cette loi dans la mesure où il y a emballage ou conteneur—un baril en acier par exemple—ou n'importe quel type de citerne dont la capacité varie entre 5,000 et 6,000 gallons, les camions-citernes, ou les avions-citernes. Mais lorsqu'il est question de 1 million de barils, c'est le bateau lui-même qui est le conteneur, et l'on a préféré rester dans le cadre de la législation sur le transport maritime, étant donné la multitude de dispositions et de règlements concernant la construction des bateaux au regard de leur utilisation en mer, étant donné aussi d'autre part que lorsque ces matières transportées s'intègrent au bâtiment lui-même ceci met en cause un domaine très spécialisé de la construction navale, soumis à des dispositions réglementaires internationales, comme par exemple les règlements de l'OMCI et les accords internationaux sur la pollution des mers. Je répète donc que le transport de marchandises emballées ou conteneurisées, dans les limites de quantités raisonnables, relève de cette loi, mais non lorsqu'il y a pompage direct dans les soutes d'un bateau.

Le sénateur Marshall: Voici où je veux en venir: qui décidera que les normes du bateau transportant des matières dangereuses sont réglementaires, avant que celui-ci ne pénètre dans nos eaux?

M. Ellison: Ce serait évidemment le ministère des Transports, l'administration des transports maritimes et plus particulièrement les gardes-côtes.

[Text]

Senator Marshall: Before they are allowed to enter our waters is there somebody who says, "We are going to inspect your ship before you enter", so that there will not be any incidents for which we would be sorry afterwards?

Mr. Ellison: I regret I may mislead you, but I believe that the Canadian Coast Guard has introduced regulations that require the reporting of the proposed entry of such vessels into Canadian waters, so they can then determine whether or not that ship conforms to the requirements. This question should really be addressed to the Canadian Coast Guard.

Mr. Charron: During the review of the then proposed legislation by the committee in the other place that question was raised, and either the minister or his parliamentary secretary gave assurance that regulations under the Canada Shipping Act governing the transportation in ships of dangerous substances in bulk would be as rigorous as the effect of regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act in respect of the same substances when they are carried in other packages. Unfortunately, we do not have with us here the necessary information and expertise to provide details of the regulations under the Canada Shipping Act, but these could be made available.

The Chairman: Perhaps, Senator Marshall, you would allow Senator Bell to ask a question, because she has to keep another commitment.

Senator Bell: Thank you, Mr. Chairman. I regret having to leave. I suppose this is a sort of exercise in frustration in a way. I realize a couple of my questions have to do with policy, and this is perhaps not the right time to raise them.

The whole act seems to me to be in concept the kind of act that we in the Senate oppose very much on principle, in that it is mainly regulations, which we are not able to see before passing the act. The fact that we do not have safety standards embodied within the act itself makes it very difficult. We already have a problem with the Fisheries Act. As you probably know, we had many reservations about that because of that aspect. There is also a problem with the inspectors, who are all over the place and have to have certain powers of discretion to do their job properly. On the other hand, under the Fisheries Act they are perhaps not performing the function that we expect that type of legislation to ensure being done. I can see that we are going to run into that problem with this legislation.

Having heard your explanation about the difficulties with the regulations, of which there are masses, I think we shall have to do an awful lot of revamping of this legislation. With respect to the Fisheries Act, I know of at least two cases before the Supreme Court of Canada, which are in the process of being dealt with, if they have not already been dealt with. They have to do mainly with overlapping jurisdictions and things that were not co-ordinated. If we can get co-ordination of the other legislation built into this act—you explained about

[Traduction]

Le sénateur Marshall: Y aura-t-il quelqu'un qui prévendra le bateau de l'inspection avant que celui n'entre dans nos eaux, afin d'éviter tout accident regrettable?

M. Ellison: Je regrette de ne pouvoir vous répondre avec précision, mais je crois que les gardes-côtes canadiens ont établi des règlements prévoyant l'obligation pour ces bateaux d'annoncer leur intention d'entrer dans les eaux canadiennes, afin que l'on puisse décider si oui ou non le bateau répond bien aux normes définies. Il faudrait en fait poser la question aux gardes-côtes du Canada.

M. Charron: A l'époque où le projet de loi a été examiné par le Comité de l'autre endroit cette question a été posée et le ministre ou son secrétaire parlementaire a garanti que les règlements de la Loi sur la marine marchande du Canada concernant le transport par bateau de matières dangereuses en vrac seraient aussi précis que les règlements d'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, relatifs à ces substances transportées emballées. Nous n'avons malheureusement pas l'information nécessaire ici ni les connaissances nous permettant de répondre à cette question sur les règlements d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada, mais on pourrait se les procurer.

Le président: Sénateur Marshall, auriez-vous l'amabilité de permettre au sénateur Bell, qui est appelé ailleurs, de poser ici une question?

Le sénateur Bell: Merci monsieur le président. Je dois m'absenter, vous voudrez bien m'excuser. Tout cela est toujours un petit peu frustrant. J'ai quelques questions à poser mettant en cause la politique adoptée, et peut-être n'est-ce pas le bon moment pour les poser.

Cette loi me semble, dans son ensemble, être de la nature de celles auxquelles de façon générale nous sommes opposés au Sénat, dans la mesure où il s'agit essentiellement de règlements, dont nous ne pouvons prendre connaissance avant que la loi ne soit adoptée. Le seul fait que des normes de sécurité ne soient pas définies dans la loi elle-même rend la question très difficile. La Loi sur les pêcheries nous pose déjà des difficultés. Vous savez probablement que nous avons fait bien des réserves, en raison de cet aspect. Il existe aussi des difficultés relatives aux inspecteurs qui se trouvent partout et qui doivent, pour remplir efficacement leurs fonctions, jouir de certains pouvoirs discrétionnaires. D'autre part, aux termes de la Loi sur les pêcheries, peut-être ne remplissent-ils pas les fonctions dont l'accomplissement devrait, à notre avis, être garanti par cette mesure. Je redoute le même problème pour la présente loi.

Après avoir écouté vos explications au sujet des très nombreuses difficultés, qui découlent des règlements, j'en conclus que nous aurons énormément de travail à faire pour réviser cette loi. Au sujet de la Loi sur les pêcheries, je connais au moins deux causes que la Cour suprême du Canada est en train de juger, si ce n'est pas déjà fait. Elles se rapportent principalement au chevauchement de compétences et à des points qui manquaient de coordination. Si nous pouvons insérer dans la présente loi la coordination imposée à la Loi sur les

[Text]

the four or five different jurisdictions that are already operating in this field—we will have accomplished something.

Is there no possibility of putting more safety standards right into the act itself and not have so many regulations? Has this been discussed at all?

Mr. Charron: There are many factors, but part of the difficulty with placing actual standards, descriptions and prohibitions in the act is that we are dealing with commodities that change, that from time to time disappear and are replaced by other things. There has to be an efficient mechanism for ensuring that the regulations can be observed, that they are operable. Since regulations will cover things like "what is a dangerous substance for purposes of handling and transportation?" these kinds of things may change with such frequency that the legislative process, being quite properly what it is, would just not be able to keep up with it.

With respect to the inspectors and jurisdictions, I suppose it would be proper to say that in some ways this is an ambitious legislative plan, but it certainly appears, even at this stage, that there is a willingness in respect of, for instance, the provinces pertaining to provincial endeavours to have a common approach and to have inspectors who are qualified on a common basis. One of the basis reasons for this legislation is that shippers, particularly, and I suppose carriers also, were faced with that myriad of legislative authorities, with vacuums here and there in the legislative quilt, if you wish.

A shipper located in Winnipeg, and shipping goods to the coast, might deal with at least two levels of government in terms of their legislation, or lack thereof. If some of the goods were trucked, some shipped on the Great Lakes, and some shipped by rail, that shipper would deal with two levels of government. That is the kind of thing that really focuses the need on a single piece of enabling legislation.

We have received indications that not all the provinces will proceed in the same manner with respect to achieving the final effect of having regulations under this act apply, and in some cases all or parts of the act might apply to provincial endeavours. However, the net result will be that there will be a standard, common system across the land.

As for the philosophical point itself, whether it is desirable or not to have legislation providing the basis for volumes of regulations, I have no comments, but I do feel that, to the extent that we would introduce the substance of the regulations in the legislation, we would have a difficult instrument because of the permanent nature of legislation.

Mr. Ellison, do you wish to add to this point?

Mr. Ellison: A specific provision of the act dealing with the publication of a code of accepted practices was made as a result of industry's fear that the regulatory processes itself, which is somewhat more flexible than the legislative process, would be unable to respond to changes in technology. The regulations that we are drafting are trying to set out a universal performance objective that we would like to see

[Traduction]

pêcheries (vous avez expliqué quatre ou cinq compétences différentes qui sont déjà à l'œuvre dans ce domaine), nous aurons accompli quelque chose.

N'est-il pas possible d'insérer plus de normes de sécurité dans la loi même, réduisant d'autant le nombre de règlements? En a-t-on déjà discuté?

M. Charron: Beaucoup de facteurs sont en cause mais la difficulté qu'il y a à insérer des normes, descriptions et prohibitions expresses dans la loi provient en partie du fait que nous avons affaire à des marchandises de caractère évolutif, qui disparaissent de temps à autre et sont remplacées par d'autres. Il est nécessaire d'avoir un mécanisme efficace, pour que les règlements puissent être observés, puissent être appliqués. Étant donné que les règlements porteront sur, par exemple, la définition comme «d'une marchandise dangereuse, aux fins de manutention et de transport?», ces choses peuvent changer à un rythme tel que le processus législatif, étant à bon droit ce qu'il est, ne pourrait s'en accommoder.

En ce qui concerne les inspecteurs et les compétences, je suppose qu'il conviendrait de dire que, d'une certaine façon, c'est un projet législatif ambitieux, mais on peut certainement supposer, même au stade actuel, que les provinces s'efforcent avec empressement d'établir une méthode commune d'accès et de fournir des inspecteurs qualifiés sur une base commune. Une des justifications fondamentales pour l'adoption de la présente loi, c'est que les expéditeurs et les transporteurs aussi, j'imagine, se heurtaient face à ces innombrables contrôles législatifs, comportant des lacunes ici et là.

Un expéditeur de Winnipeg qui devrait envoyer des marchandises vers la côte pourrait devoir se soucier d'au moins deux paliers d'administration au sujet de leurs règlements ou de leur absence de règlements. Cela s'applique en particulier si certaines des marchandises doivent être expédiées par camion, d'autres par les Grands Lacs et le reste par voie ferrée. Ce qui prouve à quel point il est nécessaire de n'avoir qu'une seule mesure habilitante.

On nous a informé que les provinces n'agiraient pas toutes de la même façon en vue de réaliser la conséquence finale de l'application de cette loi et, dans certains cas l'ensemble ou des parties de la loi pourraient s'appliquer aux provinces. Cependant, cette mesure entraînera comme résultat net un système commun, normalisé dans tout le pays.

En ce qui concerne la question de principe, à savoir s'il est souhaitable ou non d'avoir une loi fournissant la base à des volumes de règlements, je n'ai pas de commentaires à formuler mais j'ai l'impression que dans la mesure où nous insérerions la substance des règlements dans la loi, nous aurions un texte difficile par suite de la nature permanente des lois.

Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Ellison?

M. Ellison: Une disposition spécifique de la loi traitant de la publication d'un code des pratiques acceptées a été insérée par suite des craintes de l'industrie que le processus même de réglementation, qui est un peu plus flexible que le processus législatif, ne pourrait pas en soi être adapté aux changements technologiques. Dans les règlements que nous rédigeons, nous essayons d'établir un objectif universel de sécurité que nous

[Text]

achieved. For example, packagings should be capable of resisting certain mechanical forces or physical forces, which we all know occur within the transportation system. Having set those out as regulatory objectives, which does address this question of philosophy, how high do we want this thing to drop without breaking? What type of internal hydrostatic pressure are we prepared to allow to build up without having the container burst? The answers to those questions then enable us to publish as accepted practice names of containers that may appear on the market and whose performance can be demonstrated to us as meeting those tests. So, by saying such and such a container—and it may be a Canadian Standards Association container, or another standards association—can be properly marked so that the inspectors and the shippers, who would be buying these things, would know that that is an accepted container.

Senator Bell: Safe, in other words?

Mr. Ellison: Safe. The offence of course will be placing the mark on the container indicating that that container meets the regulations and objectives set out when it does not.

If I may give you an example of the innovation that we are seeing in technology. The gas cylinders have always been of steel fabrication. They have been very heavy. To transport 10 pounds of gas you need 100 pounds of steel. We are now finding through innovation, largely a fallout from the space program, that there are substitute materials. Those steel containers, while they provided safe service over 40 years and have a long life, are now being replaced by fibreglass resin containers that contain the same 10 pounds of gas with only 20 pounds of material. If we can establish the performance and objectives we want, then they can move to that.

In trying to persuade industry that such an approach is better for them, I indicated to them that maybe they should use a steel-belted radial ply gas cylinder, because we have approximately 50 million of them, each containing over 100 pounds of gas, being thumped up and down the highways at 50 miles per hour without bursting. But nobody has ever thought of building a rubber gas cylinder and calling it a gas cylinder instead of a tire. However, this is the kind of thing, if we address the nature of the regulations, industry will have the flexibility of responding to; new materials, new concepts, and having them certified as complying.

Senator Bell: That makes sense.

Mr. Ellison: I hope it does, but there are some traditionalists who really do like to be told: "You build it this way, with these materials, and in no other way." Of course, the trouble with that approach is that it leads us into a never ending request for exemption from the regulations because they have thought of a better way of doing it.

Senator Bell: I would not want you to think that I am advocating putting details in the body of the legislation. But if

[Traduction]

voudrions voir réaliser. Par exemple, les emballages devraient pouvoir résister à certains chocs mécaniques ou physiques, qui, comme nous le savons tous, se produisent au cours du transport. Après avoir établi ces objectifs de réglementation qui concernent cette question de principes, de quelle hauteur voulons-nous que cet article puisse tomber sans se briser? Jusqu'à quel degré pourrait-on laisser s'élever la pression hydrostatique interne sans que le conteneur éclate? Les réponses à ces questions nous permettraient ensuite de publier une liste des conteneurs qui peuvent être mis sur le marché et dont on peut nous prouver la résistance. On déclarerait que tel ou tel conteneur de l'Association canadienne de normalisation ou d'une autre association de normalisation peut être marqué comme il convient afin que les inspecteurs, et les expéditeurs qui l'achètent, sachent que c'est un conteneur accepté.

Le sénateur Bell: En d'autres termes, qu'on peut s'y fier?

M. Ellison: Exactement. L'information évidemment serait de placer une marque sur le conteneur indiquant qu'il est conforme aux règlements et qu'il remplit les objectifs établis, quand cela n'est pas vrai.

Permettez-moi de vous donner un exemple de l'innovation que nous prévoyons en technologie. Les cylindres à gaz ont toujours été fabriqués en acier et, par conséquent, ont toujours été très lourds. Pour transporter 10 livres de gaz, il faut 100 livres d'acier. Nous découvrons maintenant grâce aux innovations, et ce, en grande partie comme résultat du programme spatial, qu'il existe des matériaux de remplacement. Ces conteneurs en acier, bien qu'ils aient fourni un service sûr pendant 40 ans et qu'ils aient une longue vie, sont maintenant remplacés par des conteneurs en résine de fibre de verre ne pesant que 20 livres pour transporter les mêmes 10 livres de gaz. Si nous pouvons prouver leur résistance et faire valoir les objectifs que nous voulons, nous pourrions alors les utiliser.

Lorsque j'ai essayé de convaincre les intéressés dans l'industrie qu'une telle méthode était plus rentable pour eux; j'ai mentionné qu'ils devraient peut-être utiliser comme cylindres à gaz des pneus à pli radial et trame métallique, parce que nous en avons environ 50 millions, dont chacun contient plus de 100 livres de gaz, qui martellent le pavé à une vitesse de 50 milles à l'heure sans éclater. Mais personne n'a jamais pensé à fabriquer des cylindres à gaz en caoutchouc et à les appeler cylindres à gaz plutôt que pneus. Cependant, c'est le genre de chose, si nous en venons à la nature des règlements, à laquelle l'industrie saura réagir: nouveaux matériaux, nouvelles idées et l'attestation de leur conformité.

Le sénateur Bell: Ce que vous dites me semble juste.

M. Ellison: Je l'espère bien, mais il se trouvent encore quelques traditionalistes qui aiment vraiment s'entendre dire: «Vous fabriquez les conteneurs de telle façon, avec tel matériel, et il n'est pas question de changer.» Évidemment, la difficulté provenant de cette attitude est que cela provoque d'interminables demandes d'exemptions aux règlements lorsque quelqu'un a une idée nouvelle.

Le sénateur Bell: Je ne voudrais pas vous laisser croire que je préconise une énumération détaillée dans le texte de la loi.

[Text]

there is an accident and there is a strict liability clause obviously one can examine whether there was conformity adhering to the general principle, and the particular details would be under the regulations. That really was the basis of my concern.

The Chairman: Senator Marshall, I interrupted you. Would you care to continue?

Senator Marshall: I wanted to ask the witness if there was a relationship to the Maritime Code, the Canada Shipping Act, and the Fisheries Act. Do you have a co-ordinated committee set up to decide whether you are on the right track, or do you operate under three or four Acts?

Mr. Ellison: Yes, indeed, there is. The Canadian Coast Guard will be and are acting as responsible agents, even under this legislation. While my office may be called the principal office for dangerous goods, the Canadian Coast Guard remains as the adviser on Maritime safety rules, as does the Canadian Transport Commission for railway safety. Their advice is built into this legislative and regulatory program. Our principal relationships with the other acts will be, of course, to try to not overlap in such activities as reporting of accidents and responding to accidents. Here we do have a formal committee between the departments, and there will be agreements of understanding between the deputy ministers as to how this response to an accident should be handled as quickly as possible with a minimum of reporting—if possible a single report—of the accident. In that case, there will be no conflict in the field with environmental officers, fisheries officers, coast guard officers and dangerous goods officers all arriving at the scene of an accident, all assuming that they can take charge.

Indeed, something which federal officials sometimes want to forget is that response to civilian emergencies is really a provincial and municipal issue. There are special investigations and discussions taking place now within Ontario, as a result of the Mississauga accident, to see whether or not we can formalize and regularize in some way this kind of response situation.

The Mississauga accident, of course, provided a focus of attention on the difficulty responding to an accident on a railway system where a tank car spilled over and seriously affected a municipality. The questions which had been known to exist are now being addressed in detail. What is the responsibility of the Attorney General of the province, of the mayor of the city, of the emergency response forces, and how they fit in with the federal officials who have some kind of responsibility or capability as well.

It is a very difficult issue to grapple with, and while it is probably not specifically part of this program, it certainly is incidental to it. The opportunity lies through this act and the

[Traduction]

Mais si un accident se produit et si la loi contient un article de responsabilité inconditionnelle, il est évident qu'on peut examiner s'il y a eu respect du principe général; les règlements énuméreraient les détails. Voilà le sujet principal de mes préoccupations.

Le président: Sénateur Marshall, je vous ai interrompu. Désirez-vous poursuivre?

Le sénateur Marshall: Je voulais demander au témoin s'il existe une relation avec le Code maritime, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les pêcheries. Avez-vous un comité de coordination établi pour décider si vous êtes sur la bonne voie ou agissez-vous en vertu de trois ou quatre lois?

M. Ellison: Effectivement, il existe des liens entre ces lois. Et même en conformité de la présente loi, la Garde côtière canadienne sera responsable et l'est effectivement. Même si c'est de mon bureau que relève principalement la question du transport des marchandises dangereuses, la Garde côtière s'occupe toujours de la sécurité maritime, tout comme il en va de la Commission canadienne des transports pour la sécurité des chemins de fer. La loi et les règlements afférents en font foi. Et pour respecter cette interaction des autres lois, bien sûr, notre tâche consistera à veiller à ce, qu'il n'y ait pas de chevauchement d'activités, comme par exemple la rédaction des rapports sur les accidents et la façon d'y remédier. Il existe officiellement un Comité interministériel; des accords de principe seront conclus entre les sous-ministres sur la façon la plus rapide de remédier à un accident tout en réduisant au minimum les rapports, si possible en n'en rédigeant qu'un seul. Ce faisant, il n'y aura aucun conflit sur place entre les fonctionnaires du ministère de l'Environnement et du ministère des Pêches, ceux de la Garde côtière et les fonctionnaires chargés de l'application de la Loi sur les marchandises dangereuses qui arriveront tous en même temps sur le lieu d'un accident chacun prétendant qu'il lui incombe de prendre les mesures nécessaires.

En fait, les fonctionnaires fédéraux ont souvent tendance à oublier que lors d'une urgence civile, c'est en réalité à la province et à la municipalité en cause d'y faire face. En Ontario, on mène actuellement des enquêtes spéciales et on tient des discussions, toutes provoquées par l'accident de Mississauga, dans le but d'arriver à déterminer si l'on peut officialiser et réglementer un certain processus d'urgence lors d'un accident.

Certes, l'accident de Mississauga a fait porter l'attention sur la difficulté de réagir lorsque survient un accident ferroviaire, lorsqu'un réservoir peut-être renversé dans une municipalité et causer de graves dégâts. Les problèmes dont on connaissait déjà l'existence sont maintenant étudiés en détail. Quelle est la responsabilité du procureur général de la province, du maire de la ville, des forces d'urgence, et comment toutes leurs fonctions s'agent-elles à celles des fonctionnaires fédéraux qui, eux-aussi, sont investis d'une certaine responsabilité ou de certains pouvoirs?

C'est là une question très difficile qui, même si elle touche probablement pas directement la présente loi, s'y rattache certainement. Les dispositions de cette dernière, de même que

[Text]

provisions in federal-provincial agreements to perhaps establish a better channel for controlling these things.

Senator Marshall: Those are my questions for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Riley.

Senator Riley: As I understood the undertaking given by the Minister to the committee through his Parliamentary Secretary, it was that we would be given the opportunity to scrutinize the regulations before they are gazetted.

The Chairman: Yes, I believe that is correct.

Senator Riley: Will that be the case on a continuing basis? In other words, when new regulations are introduced, or amendments to the original block of regulations, will we again have an opportunity to review such before they are gazetted?

This is something of a breakthrough in that Parliament will have the opportunity to examine regulations before they are gazetted, thus avoiding the necessity of questioning them in the months following their publication in the *Canada Gazette*. This now is within the authority of the Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments.

When can we expect to have the regulations for examination?

Mr. Charron: Mr. Chairman, we now have what is referred to as the fourth draft, and we can provide that to the committee, if it is the wish of the committee to have that draft before it. As to amendments to the regulations or new regulations, we would like the opportunity to consider that—not in terms of the merits of it, but the mechanics of it. We can perhaps report back to you on that, Mr. Chairman.

The Chairman: We could discuss that perhaps at the next meeting.

Senator Riley: I think it is equally important for the committee to consider the amendments as it is to consider the original block of regulations. It will mean a lot of work for the committee, but I think it is most important because of the fact that this has been a bone of contention before the Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments for many years now.

The Chairman: Senator Muir.

Senator Muir: In your opening remarks, Mr. Charron, you said that there had been consultations between the Council of Ministers and federal officials regarding this act. As we all know, the act has been proclaimed. You lean quite a bit on Ontario in terms of what they are doing, or appear to be doing, or going to do. The other provinces are all in agreement with this act. I understand that it is the intention of at least some of the provinces not to change anything but merely to lean on this act. In the event that a province or provinces do not act within 12 months, the minister then has the authority to act unilaterally. Then there is the question of the numerous regulations to be put in place.

[Traduction]

les ententes fédérales-provinciales, constituent peut-être des moyens plus efficaces de maîtriser la situation.

Le sénateur Marshall: Ce sont les questions que j'ai à poser pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Sénateur Riley.

Le sénateur Riley: Si j'ai bien saisi la portée de l'engagement qu'a pris le ministre devant le comité, par l'intermédiaire de son secrétaire parlementaire, nous pourrions étudier les règlements avant qu'ils soient publiés dans la Gazette.

Le président: Oui, je crois que c'est exact.

Le sénateur Riley: Pourrions-nous toujours agir ainsi? En d'autres termes, lorsque de nouveaux règlements seront présentés, ou qu'ils seront modifiés, aurons-nous de nouveau l'occasion de les étudier avant qu'ils soient publiés dans la Gazette du Canada?

C'est plutôt là une innovation, en ce sens que le Parlement pourra étudier les règlements avant qu'ils soient publiés dans la Gazette, ce qui évitera ainsi de les remettre en question au cours des mois qui suivront leur publication. Le Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires peut procéder ainsi maintenant.

Quand pouvons-nous prévoir étudier les règlements?

M. Charron: Monsieur le président, nous avons maintenant en main ce que l'on appelle la quatrième ébauche et nous pouvons la soumettre au comité, s'il le désire. En ce qui concerne les modifications apportées au règlements ou encore les nouveaux règlements, nous aimerions y songer, non pas en raison de leur nature même, mais bien plutôt pour les mécanismes qu'ils contiennent. Peut-être pourrions-nous vous en parler, monsieur le président.

Le président: Nous en discuterons peut-être à la prochaine séance.

Le sénateur Riley: Je crois qu'il est tout aussi important que le comité étudie les modifications que l'ensemble des règlements initiaux. Cette marche à suivre représente donc beaucoup de travail pour le Comité, mais je crois qu'il est très important de procéder ainsi parce que la question a toujours été une pomme de discorde pour le Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires depuis de nombreuses années.

Le président: Sénateur Muir.

Le sénateur Muir: Dans votre déclaration préliminaire, monsieur Charron, vous avez signalé que des consultations ont eu lieu entre le conseil des ministres et les fonctionnaires fédéraux au sujet de la présente loi. Nous savons tous que la loi est adoptée. Vous nous donnez à quelques reprises l'exemple de l'Ontario, vous nous mentionnez ce que l'on y fait, ce que l'on semble vouloir adopter ou ce que l'on va adopter comme règlement. Les autres provinces sont toutes d'accord avec la présente loi. Je crois à tout le moins que certaines d'entre elles ont bien l'intention de la respecter et qu'elles ne veulent rien y changer. Si une ou des provinces n'adopte aucune loi semblable d'ici un an, le ministre a alors le pouvoir

[Text]

In the light of all of that, what is your estimate as to when this act will be in force? How can it be in force now without the regulations being in place? How many years will it be before all of the 10 provinces are tied in? When is it going to be in effect?

Mr. Charron: Mr. Chairman, as Mr. Ellison mentioned earlier, our plan, based upon discussions with provincial officials and also in discussions between the Minister of Transport and his counterparts in the various provinces, is that the act and its regulations will be in force in respect of federal endeavours as well as provinces endeavours by whatever means the provinces or individual provinces choose. Ontario is the first one to have indicated how it is going to do it, and not only to indicate how, but actually to pass legislation.

We hope that all of this will occur prior to next fall. The regulations will be fewer than we had originally anticipated, and that is because of the approach that we are taking in having the code as well. We are trying to put into the regulations only those things that absolutely need to be in the regulations, thereby keeping the volume down for shippers and carriers, and what have you.

I am reasonably optimistic, Mr. Chairman, that we can meet these deadlines. To answer the specific question, I would hope that within a year this act and its regulations will be in force throughout the country.

Senator Muir: I take it, then, you now have the go-ahead from the provinces. In other words, those who are not intending to initiate any changes themselves have given you the go-ahead. I am thinking about this one-year period. Unless they give you a commitment, they can wait for that one-year period.

Mr. Charron: Mr. Chairman, that is occurring now. We are in contact with the provincial officials. Mr. Ellison is meeting with them on a regular basis. We have asked them what legislative approach they will take in relation to the application of this act, and we are now getting response from them and having discussions with them.

I would hope that that process would be well advanced, if not completed, prior to the summer.

Senator Muir: I would like to get back for a moment to what Senator Marshall spoke of. I do not know that he was being fair to himself when he spoke of not having done his homework. There are others who felt that this act was to regulate the carriage of hazardous materials throughout all transportation modes. Mr. Ellison has gone into a great deal of detail about containers within a ship, and I can understand why Senator Marshall is concerned. We have the Canada Shipping Act, and other acts. We know that many of these Panamanian and Greek registered freighters should have gone to the junk yard years and years ago.

I thought this was an overall act which would embody many of the things that were in the various other acts governing the

[Traduction]

d'agir unilatéralement. Se pose alors la question des nombreux règlements qu'il faudra adopter.

Dans ces conditions, quand prévoyez-vous que la présente loi entrera en vigueur? Comment peut-elle entrer en vigueur, si les règlements ne sont pas adoptés? Combien d'années passeront, avant que les dix provinces tombent d'accord? Quand la loi entrera-t-elle en vigueur?

M. Charron: Monsieur le président, comme M. Ellison l'a signalé tout à l'heure, nous prévoyons, et ce sur la foi des discussions que nous avons tenues avec les fonctionnaires provinciaux et celles qui ont eu lieu entre le ministre des Transports et ses homologues provinciaux, que la loi et ses règlements entreront en vigueur, conformément aux engagements qu'ont pris le gouvernement fédéral et les provinces, quels que soient les moyens que les provinces adoptent. L'Ontario est la première province à avoir indiqué dans quelle voie elle allait s'engager; non seulement a-t-elle fait parti de ses intentions, mais elle a, effectivement, adopté une loi.

Nous espérons que tout cela sera terminé avant l'automne prochain. Les règlements seront moins nombreux que prévu et cela tient au fait que nous adopterons aussi un code. Nous tentons de donner aux seuls règlements la portée nécessaire et nous veillons à en tenir le nombre au minimum pour les affrêteurs et les transporteurs, et tous les autres.

Monsieur le président, un raisonnable optimisme me porte à croire que nous pourrions respecter ces délais. Pour répondre à la question précise, j'espère que d'ici à un an, la loi et les règlements seront en vigueur dans tout le pays.

Le sénateur Muir: J'en déduis donc que vous avez maintenant le feu vert des provinces. En d'autres termes, les provinces qui n'ont pas l'intention d'apporter des modifications elles-mêmes ont donné le feu vert. Je songe ici à cette période d'un an. Si elles ne s'engagent pas à modifier la loi, elles peuvent attendre un an.

M. Charron: Monsieur le président, c'est ce qui se produit maintenant. Nous sommes en contact avec les fonctionnaires provinciaux, M. Ellison les rencontre régulièrement. Nous leur avons demandé de quelle façon ils prévoyaient appliquer la présente loi et ces derniers nous donnent actuellement leur réponse, après quoi, nous en discuterons avec eux.

J'aimerais que ces consultations soient bien avancées, sinon terminées avant l'été.

Le sénateur Muir: Je voudrais revenir un instant aux propos du sénateur Marshall. Je ne sais pas s'il s'est lui-même rendu justice en disant qu'il n'avait pas fait son travail. D'autres ont pensé aussi que la présente loi visait à réglementer le transport des marchandises dangereuses, par tous les moyens de transport. M. Ellison a traité en détail des conteneurs dans un bateau, et je peux comprendre pourquoi le sénateur Marshall s'inquiète. Le Canada a adopté la Loi sur la marine marchande et d'autres lois. Nous savons que nombre de ces cargots panaméens et grecs auraient dû être retirés de la circulation il y a bien des années.

J'ai cru que la présente loi était une loi d'ensemble qui renfermerait de nombreuses dispositions tirées d'autres lois sur

[Text]

transportation of goods. But this act in fact has no application whatsoever to any ship plying its way into Sydney harbour or St. John's or Halifax and perhaps hitting some ice and creating a bad spill. In that situation, you would have not control under this act. Then we get to the point where it gets thrown around between this act and that act, and so on.

Mr. Charron: I think we should be very specific as to what the exemption is. It has to do with bulk shipments by the marine mode. This act does apply to dangerous goods being transported on vessels. It simply indicates that, in respect of bulk shipments—

Senator Muir: Mr. Ellison spoke of containers within a ship; but isn't a ship a container in itself?

Mr. Charron: What is meant is that where the ship is a container, the Canada Shipping Act applies as opposed to this act, because the question of regulating that kind of transportation of dangerous goods has to do with the very specific field of shipbuilding of a very special kind of ship.

It is also tied in with maritime legislation internationally and international conventions through IMCO. But the assurance that was given, that I referred to earlier, is that regulations under the Canada Shipping Act governing transportation in bulk of dangerous substances, will be as vigorous and equivalent to these regulations.

The Chairman: I suppose what Senator Muir is thinking about—although I should not try to think for him—is a couple of very bad experiences we have had with tankers in the areas offshore Nova Scotia, particularly perhaps the Arrow of 1968 or thereabouts—I cannot remember the name of the ship—

Mr. Charron: That broke in two this summer.

The Chairman: Yes, and I suppose he is expressing some disappointment that this act does not seem to help prevent that sort of thing.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I am sure that the authorities and the department responsible for the application of the Canada Shipping Act would be most willing to appear before the committee on this specific question.

Senator Muir: Mr. Chairman, if I may go back to a point that Senator Riley brought up. He asked a number of questions about the advisory council that the minister is going to set up. You gave a period of time, tentatively, for which they would be set up. Has a decision been made as to whether they will receive an honorarium or a stipend of some sort. Will it be a full-time job? What would the salary be, if there was a salary, and from what geographic parts of the country would they be selected?

Mr. Charron: Mr. Chairman, we indicated earlier in the proceedings before the committee today, what sort of council or committee the industry would like. We also shared with you, and the members of the committee, some of the characteristics that we thought it should have. I am not sure that we

[Traduction]

le transport des marchandises. Mais, en fait, cette loi ne s'applique aucunement aux navires qui sont en service dans le port de Sydney, de St-Jean ou d'Halifax, ou encore aux brise-glace ou aux navires qui causent des déversements. Dans ces cas, la présente loi ne s'applique aucunement. Et ensuite, on en vient à se demander si la loi chevauche telle ou telle autre loi, et ainsi de suite.

M. Charron: Je crois que nous devons déterminer très précisément quelle est l'exemption, et il s'agit en fait du transport en vrac par voie maritime. La présente loi s'applique effectivement au transport des marchandises dangereuses par bateau. En termes simples, la loi prévoit que, pour le transport en vrac...

Le sénateur Muir: M. Ellison a parlé des conteneurs dans un navire, mais un navire n'est-il pas un conteneur en soi?

M. Charron: La loi prévoit que, lorsque le navire est un conteneur, la Loi sur la marine marchande du Canada s'applique, au lieu de la présente loi, parce que la réglementation de ce genre de transport de marchandises dangereuses est liée à la construction d'un genre particulier de bâtiment.

La loi est aussi rédigée en tenant compte des lois internationales en matière de transport maritime et des conventions internationales conclues par l'entremise de l'OMCI; mais on nous a assurés, j'en ai parlé tout à l'heure, que les règlements afférents à la Loi sur la marine marchande du Canada concernant le transport en vrac de marchandises dangereuses seront aussi sévères et sensiblement les mêmes.

Le président: Je suppose que ce à quoi songe le sénateur Muir, même si je ne dois pas tenter de penser pour lui, ce sont quelques très mauvaises expériences que nous avons connues avec des cargos au large des côtes de la Nouvelle-Écosse, en particulier peut-être avec le Arrow en 1968 ou à peu près, je n'arrive pas à me souvenir du nom du bateau...

M. Charron: Ce bateau s'est brisé en deux cet été.

Le président: Oui, et je suppose que le sénateur Muir se dit légèrement déçu du fait que la loi ne semble pas prévenir ce genre de choses.

M. Charron: Monsieur le président, je suis convaincu que les autorités et le ministère chargé de l'application de la Loi sur la marine marchande du Canada accepteraient très volontiers de comparaître pour discuter de cette question.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, permettez-moi de revenir à un point qu'a soulevé le sénateur Riley. Ce dernier a posé un certain nombre de questions au sujet du conseil consultatif que le ministre va créer. Vous avez fixé une durée approximative de son mandat. A-t-on décidé si les membres de ce conseil recevraient des honoraires ou un traitement quelconque? Occuperont-ils un poste à temps plein? Quel sera leur traitement, le cas échéant, et de quelles régions du pays proviendront ces membres?

M. Charron: Monsieur le président, nous avons dit tout à l'heure, au cours des délibérations du Comité, quel genre de conseil ou de comité, l'industrie aimerait voir créer. Nous vous avons aussi fait part, ainsi qu'aux membres du Comité, de certaines de ses caractéristiques. Je ne sais pas si nous pouvons

[Text]

can really go beyond that sort of consideration at this point, since we are in the process of advising the minister on all of these factors and have not obtained his reaction yet.

Senator Muir: I understand you received criticism that was general and specific in nature. In general, what would you say was the greatest criticism?

Mr. Charron: On the legislation?

Senator Muir: Yes.

Mr. Ellison: As you are aware, the legislation was presented to Parliament on several occasions. There was a continuing thread of industry criticism or concerns respecting the powers of inspectors, that they were too broad and extensive and that the level of fines was too high, that, depending on the particular group concerned, the wrong people were being held responsible within the process—on the one hand managers should not be responsible for their employees and on the other hand employees should be able to pass the responsibility up—and also the fear that the act would apply to the within manufacturing plant activities of shippers because of the word “handling”. In our response to those, the department indicated that the powers of the inspectors were quite consistent with other acts and, in fact, one of the benefits of having legislation drafted on the basis of precedents, is that you do get a continuity and, in fact, many of the sections of the act would appear in legislation such as the Explosives Act, which goes back to 1920, and with which, presumably, industry has been living.

On the matter of the level of fines, of course we were able to respond by saying that it is up to the discretion of the courts what the fine will be, but we felt that, given present values, the maximum should be at this level and, of course, it is the responsibility of the Department of Justice to consider the nature of the offences relative to other acts and to keep them in line.

A lot of the other criticisms really related to the regulations and the provisions that they were expected to comply with rather than to the act itself.

Senator Muir: There is one serious point that I think many of us are concerned with in the regulations. Oftentimes you see legislation going through the house and so on but then the regulations are set by others. I will give you an example involving customs. The Jewish community in the city of Sydney, has for years been importing articles used in worship and religious activities. We had this item come through and a new man had taken over the Sydney customs office and there was no way he would allow it through. It used to be duty free, sales tax free and so on. However, we got that straightened out. So it depends on the individual who is interpreting the regulations and that oftentimes creates many difficulties, and the more regulations we have the more problems arise. I am glad to hear you say that there are not going to be as many regulations as you had at first thought.

The Chairman: May I break in for just a moment? I think the committee would be interested to welcome the presence of Mr. Walter Smith of the Canadian National Railway, who has

[Traduction]

vraiment pousser davantage cette question pour l'instant, puisque nous conseillons actuellement le ministre sur tous ces points et que nous ne connaissons pas encore sa réponse.

Le sénateur Muir: Je crois savoir que certains ont adressé des critiques générales ou plus précises. Dans l'ensemble, quelle est la critique que l'on a le plus souvent formulée?

M. Charron: Concernant la loi?

Le sénateur Muir: Oui.

M. Ellison: Vous savez sans doute que la loi a été présentée au Parlement à plusieurs reprises. L'industrie s'est toujours préoccupée au sujet des pouvoirs des inspecteurs, qu'elle disait trop vastes et trop nombreux, et au sujet des amendes, qui étaient trop élevées, et ce, suivant le groupe en cause; l'industrie soutenait aussi, à tort, que certaines personnes étaient tenues responsables des accidents, que d'une part les mandataires ne devaient pas être responsables des employés, d'autre part, les employés devraient être en mesure de faire porter la responsabilité sur quelqu'un d'autre. De même, l'industrie craint que la loi s'applique aux activités des affrêteurs et ce, à cause de l'emploi du terme «manutention». Le ministère a répondu que les pouvoirs accordés aux inspecteurs étaient sensiblement les mêmes que ceux que prévoient d'autres lois et qu'en fait, l'un des avantages de rédiger une loi en se fondant sur des précédents, c'est que l'on peut ainsi obtenir une certaine continuité et que nombre des articles de la loi se retrouvent dans des lois comme la Loi sur les explosifs, qui remonte à 1920 et qui, semble-t-il, a été bien acceptée par l'industrie.

Quant aux amendes, nous avons pu, bien sûr, rétorquer qu'elles sont laissées à la discrétion des tribunaux, mais nous estimons que, compte tenu de la valeur actuelle de l'argent et des marchandises, la pénalité maximum doit être celle prévue et qu'il appartient au ministère de la Justice de prendre en considération la nature des infractions en regard des autres lois et de les adapter en conséquence.

En réalité, beaucoup d'autres critiques concernaient les règlements et les dispositions que l'industrie était censée respecter plutôt que contre la loi même.

Le sénateur Muir: Les règlements contiennent une disposition grave qui, je crois, préoccupe beaucoup d'entre nous. Souvent, une loi est présentée à la Chambre et suis le processus normal, mais les règlements sont ensuite adoptés par d'autres. Je vais vous donner un exemple dans le domaine des douanes. La communauté juive de la ville de Sydney a, pendant des années, importé des articles destinés au culte. Un nouvel employé venait tout juste d'entrer en fonctions au bureau des douanes de Sydney et refusait de laisser passer les articles, qui, habituellement, étaient exempts de douane, de taxe de vente, etc. Toutefois, la question a été réglée. Tout dépend donc, de celui qui interprète les règlements et il en résulte souvent beaucoup de difficultés, et plus nous avons de règlements, plus nous courons le risque d'avoir des problèmes. Je suis heureux de vous entendre dire que les règlements seront beaucoup moins nombreux que prévu.

Le président: Puis-je vous interrompre un instant? Je crois que le comité aimerait souhaiter la bienvenue à M. Walter Smith du Canadian national, qui a été assez gentil de venir

[Text]

been kind enough to drop by. When we have the opportunity he can discuss with us some future business of the committee. We are very glad to have you with us, Mr. Smith, and we will be a little while yet on this subject but not too long, I hope.

Senator Muir: We may not be glad to hear what he is going to say but we are always glad to see him.

The Chairman: Please proceed, Senator Muir.

Senator Muir: Mr. Chairman, you have ruined my train of thought. The way I feel today, I should be in bed anyhow.

The Chairman: I think Mr. Ellison has read your mind anyway, and he is prepared to make some comments.

Senator Muir: That is quite a job.

Mr. Ellison: Perhaps I could indicate to you that we, too, share the concern you have about the question of interpretation, and for that reason the department wished to publish the Code of Accepted Practices and other information relevant to the interpretation of the regulations. Furthermore, again in somewhat of an innovative way, we have established a 24-hour centre within the department, which has a dual function, the first of which is to respond to requests for emergency advice and assistance, and we do provide that information to whoever may call in. The second purpose of that centre is to respond to requests for regulatory information. "Is what I am doing a regulated activity? Is my product a regulated product." And so forth. We are aware of the many small and large companies, but particularly the small ones that may not have a great deal of capability or competence to interpret the regulations related to their companies.

We are also publishing a news-letter, the distribution of which started out at 1,500 and now exceeds 3,000, and will probably no doubt become greater and greater. This is all with the aim of communicating to those who should know and to answer their questions, so that we will not, I hope, find the situation developing where people all of a sudden find an inspector is saying, "You should have been doing this and you didn't." We are very cognizant of that program, and hope that this mechanism, which is somewhat unusual, and is certainly an innovation in a regulatory process, will help avoid those problems from arising. There is always the informal avenue of approach, though, whereby anybody who believes he has been unjustly treated can directly contact whoever is filling my position, or the other avenues of senators and M.P.s and the minister to seek redress through that route.

Senator Muir: What has been the reaction from the governments of the Atlantic provinces to this bill? Are they saying, "Go ahead. We will embody it," or are they going to make changes in their own legislation?

Mr. Ellison: I hope I do not incorrectly state the intentions of provincial ministers.

Newfoundland has established a provincial co-ordinator within the Department of Transport, whose task is to represent the interface between the federal and provincial governments

[Traduction]

nous rendre visite. Lorsque nous aurons la chance, M. Smith pourra discuter avec nous des projets de séances du comité. Nous sommes très heureux que vous soyez ici, monsieur Smith, et nous allons poursuivre pendant quelques minutes encore la présente question, mais pas longtemps, j'espère.

Le sénateur Muir: Nous ne serons peut-être pas heureux d'entendre ce qu'il va nous dire, mais nous le sommes qu'il soit avec nous.

Le président: Veuillez poursuivre, sénateur Muir.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, vous avez interrompu le fil de mes pensées. Dans l'état où je suis aujourd'hui, il aurait mieux valu que je reste au lit.

Le président: Je crois que M. Ellison a lu vos pensées et qu'il est prêt à faire certaines observations.

Le sénateur Muir: C'est là tout un travail.

M. Ellison: Peut-être, puis-je me permettre de vous dire que les préoccupations que vous avez soulevées au sujet de l'interprétation des règlements, nous les partageons aussi et c'est pour cette raison que le ministère a tenu à publier un code pratique et d'autres renseignements sur l'interprétation des règlements. En outre, initiative nouvelle, nous avons mis sur pied au Ministère un centre ouvert 24 heures sur 24 et dont la double fonction est d'abord de répondre aux demandes de conseils et d'aide d'urgence et ensuite, de répondre aux demandes de renseignements sur la réglementation. «Les mesures que je prends sont-elles réglementées? Mon produit est-il un produit réglementé etc.?» Nous connaissons les nombreuses, sociétés petites et grandes, mais surtout les petites, qui n'ont peut-être pas les compétences pour interpréter les règlements qui s'appliquent à leur travail.

Nous publions aussi un bulletin dont le premier tirage qui était de 1,500 exemplaires, atteint aujourd'hui 3,000 et augmentera sans aucun doute. Le bulletin s'adresse entièrement à ceux qui doivent répondre aux questions de sorte que, nous espérons, nous ne nous trouverons pas un jour en conflit avec un inspecteur qui soudainement vient vous dire: «Vous auriez dû faire ceci et vous ne l'avez pas fait». Nous sommes tout à fait au courant de ce programme et nous espérons que ce mécanisme, pour le moins inusité, et qui constitue aussi une innovation en matière de réglementation, va nous permettre d'éviter ces problèmes. De façon officieuse, une personne qui croit avoir été injustement traitée peut toujours contacter directement la personne qui occupe mon poste ou encore s'en remettre aux sénateurs et aux députés ainsi qu'aux ministres pour leur demander de redresser la situation.

Le sénateur Muir: Quelle a été la réaction des gouvernements des provinces maritimes à ce projet de loi? Ont-elles dit: «Allez-y, nous allons l'accepter» ou si elles vont proposer des modifications à leur propre loi?

M. Ellison: J'espère avoir rapporté fidèlement les intentions des ministres provinciaux.

A Terre-Neuve, on a nommé, au ministère des transports, un coordonnateur provincial chargé de faire le lien entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux en ce

[Text]

with respect to the implementation of this act within that province. That co-ordinator will, of course, look after the Transport Canada relationships with the Newfoundland Department of Labour and the Fire Marshal's office. Everything will be channelled through that co-ordinator. I am not sure what their legislative intention is. We have had no advice on that. However, they are aware of what the options are, and I can come back to those.

Although Nova Scotia has not yet confirmed the name of the co-ordinator, it does have the intention of establishing one. I believe the province intends to use an amendment that it made to its Highway Traffic Act, or whatever the title of that piece of legislation is, that enables the federal regulations to be applied provincially.

I was advised that the use of that provision is now being verified with the Attorney General's department in that province, because, of course, Ontario has set the precedent of establishing specific legislation entitled "Dangerous Goods".

Prince Edward Island has a co-ordinator named. We have no advice as to the legislative mechanism that it will follow, but I believe they could agree to the federal act applying within the province, simply because of the strong federal nature of anything that goes into the province by the ferry system.

New Brunswick has established the co-ordination mechanism, and the official who was at the meeting I attended recently indicated that the minister was seeking advice from himself and the Department of Justice as to which of the avenues they would follow.

The avenues that have been suggested to the provincial ministers is, first of all, that the federal government believes the application of the act within the province could be achieved by an order in council on the part of the lieutenant-governors, that that is all that is required. Some of the provinces considered that, for their own reasons, they might prefer to use what is known as a short bill, of possibly only two or three sections, which would simply say that the Lieutenant-Governor in Council is authorized to enter into an agreement with the federal government respecting the application of the act.

Ontario is the first province to have exercised the third option, which is called the long bill. I believe their bill is thirteen or fourteen sections long. It states the application of the act, the penalties, which are largely repeats of the federal act, and establishes that there will be a provincial act dealing with a certain thing, subject to some kind of agreement.

The fourth option, which has only recently been identified, is the fact that, like Nova Scotia, several of the provinces have, in anticipation of the federal act, already amended certain pieces of their legislation to adopt the federal act and its regulations by reference.

That is the news that I have on the Atlantic provinces.

Senator Muir: Thank you very much. It would appear, then, that the provinces are on track, and, from the optimistic

[Traduction]

qui concerne l'application de cette loi dans sa province. Certes, le coordonnateur cherchera à établir les liens entre le ministère des Transports du Canada et celui de Terre-Neuve de même qu'avec le prévôt des incendies. Tout devra lui être soumis. J'ignore quelle est la loi que la province de Terre-Neuve a l'intention d'adopter. Nous n'avons reçu aucun avis à ce sujet. Toutefois, Terre-Neuve connaît les options qui lui sont offertes et je peux toujours y revenir.

Même si la Nouvelle-Écosse n'a pas encore confirmé la nomination de son coordonnateur, elle a l'intention d'en nommer un. Je crois que la province se propose de se prévaloir d'un amendement à sa Highway Traffic Act, je ne me rappelle pas trop le titre de cette loi, qui permet l'application de règlements fédéraux dans les provinces.

Je sais qu'on doit consulter les services du procureur général de cette province au sujet de l'utilisation de la disposition, parce que l'Ontario a évidemment créé un précédent en adoptant une loi particulière intitulée «Matières dangereuses».

L'Île-du-Prince-Édouard a nommé un coordonnateur. Nous ne savons pas ce que sera le mécanisme législatif qu'il adoptera, mais j'ai l'impression qu'il acceptera d'appliquer la loi fédérale dans la province, simplement en raison du caractère fédéral de tout ce qui entre dans la province par le système de bac.

Le Nouveau-Brunswick a créé un mécanisme de coordination, et les fonctionnaires qui étaient présents à la réunion à laquelle j'ai assisté récemment ont dit que le ministre était en consultation avec le ministère de la Justice pour décider des directives à suivre.

D'après ce qui a été proposé aux ministres provinciaux, tout d'abord, le gouvernement fédéral est d'avis que l'application de la loi au sein de la province pourrait se faire sur décret des lieutenants-gouverneurs, sans plus. Certaines des provinces préféreraient, pour leurs propres raisons, avoir recours à un projet de loi court, c'est-à-dire contenant seulement 2 ou 3 articles, qui stipulerait simplement que le lieutenant-gouverneur en conseil est autorisé à signer un accord avec le gouvernement fédéral en ce qui concerne l'application de la loi.

L'Ontario est la première province à avoir exercé la troisième option, c'est-à-dire l'adoption d'un projet de loi long. Je crois que ce projet de loi contient 13 ou 14 articles concernant les modalités d'application de la loi, les sanctions, qui sont pour la plupart les mêmes que celles de la loi fédérale, et établissant qu'il y aura une loi provinciale traitant d'une certaine question. Sous réserve d'un certain accord.

La quatrième option, que l'on vient tout récemment d'adopter, concerne le fait que, comme la Nouvelle-Écosse, plusieurs provinces, en attendant la loi fédérale, ont déjà modifié certaines parties de leur loi de façon à pouvoir adopter la loi fédérale et ses règlements y renvoyant.

Voilà ce que j'ai appris en ce qui concerne les provinces Atlantiques.

Le sénateur Muir: Je vous remercie. Il semble donc que les provinces sont sur la bonne voie et que, selon les commentaires

[Text]

comments of your colleague, it would be in effect by next fall, and it would appear that you will not have any difficulty with the provinces, hopefully.

Senator Riley: You said that with a smile on your face.

Mr. Ellison: I think that the publicity and priority attached to this program is well recognized by both levels of government, and there is an eagerness to put the program into effect just as soon as we can do so.

The Chairman: Perhaps there has been a conciliatory approach by the federal authorities as well.

Senator Muir: As was said at the beginning, I would like to commend Jack Silverstone for his work. I have often seen his name on documents, but this is the first time I have ever faced him. I often wondered who it was who had done such excellent work.

Senator Riley: Perhaps the Assistant Deputy Minister could enlighten us on this. How long after Part I of the National Transportation Act was proclaimed was Part II proclaimed?

Mr. Charron: I am sorry, I don't know. I can find out. I am not aware of that. I was not around at the time.

The Chairman: Perhaps you could direct a note on that to Senator Riley when you have an opportunity.

Mr. Charron: With pleasure.

Senator Riley: What about the regulations under Part II?

Mr. Ellison: I just wish to confirm that this is the National Transportation Act.

Senator Riley: Yes.

Mr. Ellison: I believe that the National Transportation Act was proclaimed almost immediately, with the exception of Part III.

Senator Riley: Part III, was it?

Mr. Ellison: Yes. This is the one dealing with motor vehicle transport.

Senator Riley: That is right.

Mr. Ellison: I seem to recall that the parts of the National Transportation Act other than Part III were proclaimed in late 1967 or 1968.

Senator Riley: Earlier than that I think.

Mr. Ellison: Part III was proclaimed in, I believe, 1970.

Mr. Charron: We will pin this down and provide you with a written answer, if that is acceptable?

Senator Riley: Thank you.

Senator Adams: I should like to know if there is any other act respecting Arctic waters and the Arctic islands. Is there anything contemplated for that area, especially right now, since in the future there are to be a couple of icebreakers from the Arctic down to the east. Is there anything in the act dealing with the territorial waters there?

[Traduction]

optimistes de vos collègues, cette loi serait en vigueur d'ici l'automne prochain. Il semble donc que vous n'aurez pas de difficulté avec les provinces, espérons-le.

Le sénateur Riley: Vous le dites avec un sourire.

M. Ellison: Je crois que grâce à la publicité et à la priorité qu'on lui a accordées, ce programme est admis par les deux niveaux de gouvernement et qu'on tient à le mettre en œuvre aussitôt que possible.

Le président: Les autorités fédérales ont peut-être aussi fait preuve de conciliation.

Le sénateur Muir: Comme on l'a fait au début, j'aimerais aussi féliciter Jack Silverstone pour son excellent travail. J'ai souvent vu son nom sur des documents, mais c'est la première fois que je le rencontre. Je me suis souvent demandé qui était l'auteur d'un si bon travail.

Le sénateur Riley: Le sous-ministre adjoint pourrait peut-être nous apporter des éclaircissements là-dessus. Combien de temps après la promulgation de la partie I de la Loi nationale sur les transports la partie II a-t-elle été promulguée?

M. Charron: Je regrette, mais je ne le sais pas. Je puis me renseigner. Je n'étais pas ici à ce moment-là.

Le président: Vous pourriez peut-être écrire une note au sénateur Riley à ce sujet, lorsque vous en aurez l'occasion.

M. Charron: Avec plaisir.

Le sénateur Riley: Quels sont les règlements aux termes de la Partie II?

M. Ellison: Je veux simplement souligner qu'il s'agit ici de la Loi nationale sur les transports.

Le sénateur Riley: Oui.

M. Ellison: Je crois que les deux parties de la Loi nationale sur les transports ont été promulguées presque immédiatement, à l'exception de la Partie III.

Le sénateur Riley: La Partie III, est-ce cela?

M. Ellison: Oui. C'est la partie qui traite du transport par véhicule à moteur.

Le sénateur Riley: C'est exact.

M. Ellison: Je crois me souvenir que les deux premières parties de la Loi nationale sur les transports ont été promulguées vers la fin de 1967 ou 1968.

Le sénateur Riley: C'est plus tôt que je ne croyais.

M. Ellison: La Partie III a été promulguée, je crois, en 1970.

M. Charron: Nous allons noter ceci et vous faire parvenir une réponse écrite, si cela vous convient.

Le sénateur Riley: Je vous remercie.

Le sénateur Adams: J'aimerais savoir s'il y a d'autres lois concernant les cours d'eau et les îles de l'Arctique. A-t-on des projets en ce qui concerne cette région, particulièrement à l'heure actuelle, étant donné qu'il y aura plus tard des brise-glaces qui descendront de l'Arctique jusqu'à la côte est. Y a-t-il des dispositions de la loi qui traitent des eaux territoriales à cet endroit?

[Text]

Mr. Charron: That act will apply to all parts of Canada, including the Yukon and the Northwest Territories. Of course, the liquefied natural gas containers will come under the Canada Shipping Act, because they are bulk carriers. As I mentioned earlier, the regulations under that act will certainly be rigorous. It is certainly intended that this act will apply across the land. Do you want to add to that, Mr. Ellison?

Mr. Ellison: Yes, if I may. Specifically this act and regulations apply to the cargos which would move into and out of all parts of Canada. One of the aspects of Arctic transportation that has been of particular concern to us is the special environmental conditions of the Arctic, which requires that, for example, certain types of packagings should be more robust than ones that might be authorized for southern use. Particularly, we are concerned with questions of brittle fatigue of metals at minus 50 degrees Celsius temperatures and lower, which may not occur in southern Ontario or British Columbia or the Atlantic provinces.

The approach we have taken is to take this into account and generally upgrade, where we felt that we could, packagings so that they can survive the Arctic, because it is difficult to segregate those that will not go north versus those that will. We have had to have a great deal of discussion internationally on this matter too, because several other countries which have these Arctic conditions are interested in the universality of containers of international origin that end up in their Arctic areas. So, we are taking that into account as a specific matter.

Senator Adams: Mr. Chairman, now there are different things coming into the Arctic, and in greater bulk. Vegetables, and such, are coming in by air. However, most of the cargo that goes up there belongs to the government. Sometimes a ship will come in late and it has to unload right onto the sea ice. I think this has happened a couple of times at Repulse Bay. There, a ship was unloading on top of the ice. As soon as the ship pulled away, all the cargo went through the ice because there was no more pressure on the ice. Trucks and all kinds of things went through the ice. This fall there was a ship that could not get to shore at Hall Beach. It had cargo for the Hudson's Bay, but it had to go to Repulse Bay.

The Chairman: Do you wish to comment on any of that, Mr. Ellison?

Mr. Ellison: Yes, if I may. One of the special concerns we have is the fact that the Arctic transportation network is somewhat different from the southern one. We might have the opportunity in the south to segregate cargos by putting them on different vessels or on different aircraft when they are going from one origin to another, because it is not wise to put those together. We have to recognize two factors about the Arctic: The first is that the frequency of service is not particularly good; and such segregation may artificially increase the

[Traduction]

M. Charron: La loi s'applique à toutes les régions du Canada, y compris le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. Évidemment, les conteneurs de gaz naturel liquéfié relèveront de la Loi sur la marine marchande du Canada, parce qu'il s'agit de transport en vrac. Comme je l'ai dit plus tôt, les règlements aux termes de cette loi seront certainement rigoureux. Nous avons sûrement l'intention d'appliquer cette loi d'un océan à l'autre. Aimerez-vous ajouter quelque chose, M. Ellison?

M. Ellison: Oui, si vous me le permettez. Cette loi et ces règlements s'appliquent spécifiquement aux navires de charge qui entrent dans toutes les régions du Canada ou qui en sortent. L'un des aspects du transport dans l'Arctique qui nous préoccupe plus particulièrement concerne les conditions atmosphériques spéciales qui exigent que, par exemple, certains emballages soient plus forts que ceux autorisés pour le transport dans les régions situées plus au sud. Ce qui nous inquiète le plus, c'est que les métaux deviennent fragiles comme du verre à des températures de -50° C, ce qui ne se produit pas dans le sud de l'Ontario ou en Colombie-Britannique ou dans les provinces Atlantiques.

Nous avons donc décidé d'en tenir compte et de faire renforcer les emballages en général, lorsque c'est possible, pour permettre le transport dans l'Arctique, parce qu'il est difficile de séparer ceux qui seront expédiés dans le Nord des autres. Nous avons aussi pris part à beaucoup de discussions à ce sujet sur le plan international, parce que plusieurs autres pays qui ont les mêmes conditions climatiques s'intéressent à l'universalité des conteneurs d'origine internationale expédiés vers les régions arctiques. Nous tenons donc compte de ce problème particulier.

Le sénateur Adams: Monsieur le président, il y a maintenant différents produits en vrac qui sont expédiés dans l'Arctique en plus grande quantité. Les légumes et autres produits du genre sont expédiés par avion. Cependant, la plupart des cargaisons appartiennent au gouvernement. Il arrive parfois qu'un bateau arrive tard dans la saison et qu'il doive décharger sa cargaison sur la mer gelée. Je crois que cela s'est produit à quelques reprises à Repulse Bay. Il y avait là un bateau qui déchargeait sa cargaison sur la glace. Aussitôt que le bateau a commencé à s'éloigner, toute la cargaison a passé à travers la glace parce qu'il n'y avait plus de pression. Les camions et toutes sortes de choses ont enfoncé à travers la glace. À l'automne, un des bateaux n'a pas pu se rendre au port de Hall Beach. Il s'agissait d'une cargaison pour la Baie d'Hudson qui a dû aller à Repulse Bay.

Le président: Aimerez-vous faire des observations à ce sujet, monsieur Ellison?

M. Ellison: Oui, si vous me le permettez. L'une de nos principales préoccupations concerne le fait que le système de transport dans l'Arctique est quelque peu différent de celui du Sud. Nous pouvons séparer les cargaisons expédiées dans le Sud en les plaçant sur différents bateaux ou différents avions lorsqu'elles sont acheminées d'un point à un autre, parce qu'il n'est pas bon de les expédier toutes ensembles. Il faut admettre deux facteurs en ce qui concerne l'Arctique: d'abord que la fréquence du service n'est pas particulièrement bonne; et

[Text]

already high cost of transport in that area. So, we are looking specifically at supplementary and special rules which would enable us to transport products in the same aircraft or in quantities that are somewhat greater than one would normally allow to go on an aircraft because it is necessary and vital that certain products move into the Arctic. So, there is a special group looking at that matter.

Senator Adams: The NTCL we have up there is very good, but a local pilot once set up a private enterprise to haul cargo and he is running into stiff competition from NTCL. Is that the purpose of setting that up, as far as the government is concerned?

Mr. Charron: The role of NTCL and the other carriers in the Mackenzie River and Arctic waters is prescribed by the Canadian Transportation Commission. That is certainly so for the Mackenzie and its Estuary. There is no doubt that the NTCL has a large share of the pie. There is some competition on the waterway, as you know. From time to time, there are applications before the CTC by entrepreneurs for changes of licences or for new licences. I do not have the exact date, but I think about two years ago, or a year and a half ago, the CTC issued a report on water transportation in the Mackenzie. I would be pleased to send you a copy of that report if you want one.

Senator Adams: Yes. I think NTCL operates from Churchill down to Keewatin. There is one in the Mackenzie and one in the other place.

Mr. Charron: Were you referring to the Keewatin area, senator?

Senator Adams: My concern deals mostly with Keewatin. The Mackenzie area is mostly express. My concern is around the Keewatin and Hudsons Bay area. Some people living in the community have small ships and they want to bring the stuff down to Churchill and the NTCL says that that is their line and they cannot do it.

Mr. Charron: It is a subsidized service.

The Chairman: I should draw to the attention of the committee that it is now after 12 noon. We have some matters which we need to deal with internally in the committee, and as well we want to have a discussion with Mr. Smith of Canadian National Railways. I wonder if we can now adjourn this part of our activities.

Senator Muir: With your permission, Mr. Chairman, may I ask one question?

The Chairman: I think nobody would object to one of your short questions.

Senator Muir: Earlier in your remarks you said that this act would apply in cases where dangerous goods are being transported for payment or reward. Correct me if I misunderstood you. Do not hesitate to let me know the facts, but what about an individual transporting goods. What about the individual who is transporting Monobel, CX-Lyte or dynamite and so

[Traduction]

ensuite que toute séparation des marchandises peut augmenter de façon artificielle les frais de transport déjà élevés dans cette région. Nous envisageons donc des règlements supplémentaires particuliers qui pourraient nous permettre de transporter des produits dans le même avion ou en quantité un peu plus grande que celles qui sont normalement permises, parce qu'il est indispensable que ces produits soient expédiés dans l'Arctique. Il y a donc un groupe spécial qui étudie cette question.

Le sénateur Adams: Le service de la Société des transports du Nord Ltée (STNL) à cet endroit est très bon, mais un pilote local avait créé une entreprise privée pour transporter des cargaisons et la STNL lui fait une concurrence très serrée. Est-ce l'objectif visé en ce qui concerne le gouvernement?

M. Charron: Le rôle de la STNL et des autres transporteurs sur le fleuve Mackenzie et dans les eaux de l'Arctique est prescrit par la Commission nationale des transports de toute façon, certainement en ce qui concerne le fleuve Mackenzie et son estuaire. La STNL en a certainement une grande part. Il y a une certaine concurrence sur ce cours d'eau, comme vous le savez. De temps en temps, des entrepreneurs présentent à la CTC une demande pour changer de permis ou pour en obtenir un nouveau. Je ne connais pas la date exacte, mais je sais qu'il y a environ 2 ans, ou peut-être 1 an et demi, la CTC a publié un rapport sur le transport maritime sur le fleuve Mackenzie. Je serais heureux de vous faire parvenir un exemplaire de ce rapport, si vous le désirez.

Le sénateur Adams: Oui. Je crois que la STNL s'occupe du transport de Churchill jusqu'à Keewatin. Il y en a sur le Mackenzie et à l'autre endroit.

M. Charron: Parlez-vous de la région de Keewatin, sénateur?

Le sénateur Adams: Je suis plutôt intéressé par Keewatin. Dans la région du Mackenzie, c'est surtout un transport express. Ce sont les régions de Keewatin et de la Baie d'Hudson qui présentent un problème. Certaines personnes vivant dans ces collectivités possèdent de petits bateaux et veulent faire le transport jusqu'à Churchill et la STNL prétend avoir un droit exclusif.

M. Charron: C'est un service subventionné.

Le président: J'aimerais attirer l'attention du Comité sur le fait qu'il est maintenant midi passé. Nous devons discuter certaines questions internes au Comité et je voudrais également avoir un entretien avec M. Smith des chemins de fer Canadien National. Pourrions-nous maintenant ajourner cette partie de nos travaux?

Le sénateur Muir: Avec votre permission, Monsieur le président, puis-je poser une question?

Le président: Je ne crois pas que personne ait des objections à quelques brèves questions.

Le sénateur Muir: Dans vos observations, vous avez dit plutôt, que la loi s'appliquerait dans tous les cas où des matières dangereuses étaient transportées à titre onéreux ou gratuit. Corrigez-moi si j'ai mal compris. N'hésitez pas à m'expliquer les faits, mais qu'arrive-t-il lorsqu'il y a transport de marchandises par un particulier. Qu'arrive-t-il si ce particu-

[Text]

forth, and who gets into an accident with another car? What if he says that he is not being paid by anybody to do it but is doing it for himself. He is not receiving a payment or a reward. What are your views on that?

Mr. Ellison: That individual is covered by the act. Section 3 of the act states:

—all handling, offering for transport and transporting of dangerous goods, by any means of transport, whether or not for hire or reward—

I may have mumbled on the “not”, but that is of great concern. A great proportion of dangerous goods moving around are being moved around by private transport.

Senator Muir: It is surprising the number of things that are transported on the highways, often times without our knowledge.

Mr. Ellison: In theory, this act would apply to an individual transporting a couple of bags of ammonium nitrate fertilizer, which is considered to be an oxidizer class 5, from the store to his home for use on his garden. In actual fact, the draft regulations exempt that circumstance, because we certainly did not want the individual put into the position of having to put a placard on all four sides of his car and having a document in his pocket to the effect that he is transporting ammonium nitrate fertilizer, which is an oxidizer, with instructions as to what to do in the event of an accident. We are trying to exempt from the application of the act activities of that nature. Shell Oil, which is a large private carrier of gasoline and other petroleum products, is in.

Senator Muir: What about the individual who is transporting a five or ten gallon container of gasoline to his cottage?

Mr. Ellison: We have not yet resolved that one. It is the type of thing that we may ask the provinces and the territories to cover under their motor vehicle on-the-highway type of legislation. It is probably far easier to make it an offence under a provincial highway traffic act. It is much more likely to be enforced by way of a traffic infraction than this type of thing.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for your attendance.

I would ask the committee members to stay for just a moment to discuss a couple of procedural items.

The committee adjourned.

[Traduction]

lier transportant du Monobel, CX-Lyte ou de la dynamite, etc., entre en collision avec un autre transporteur, et qu'il prétende ne pas être payé pour ce transport, mais le faire pour lui-même? Il ne reçoit aucun paiement. Quel est votre point de vue sur cette question?

M. Ellison: Ce particulier relève de la loi. L'article 3 de la Loi stipule:

la manutention, à la demande de transport et au transport, à titre onéreux ou gratuit, de marchandises dangereuses . . .

Je ne me suis peut-être pas exprimé clairement, mais c'est une de nos grandes préoccupations. Beaucoup de matières dangereuses circulent et elles sont transportées par des transporteurs privés.

Le sénateur Muir: Il est étonnant de constater que tant de produits peuvent être transportés sur nos routes, et souvent sans qu'on le sache.

M. Ellison: En théorie, cette Loi s'appliquerait à un particulier transportant des sacs d'engrais au nitrate d'ammoniac, considéré comme oxydant catégorie 5, du magasin à sa maison pour être utilisé dans son jardin. En réalité, le projet de règlement ne tient pas compte de cette circonstance, parce que nous ne voulons certainement pas obliger le particulier à mettre une affiche sur les quatre côtés de sa voiture et à avoir un document dans sa poche l'autorisant à transporter de l'engrais de nitrate d'ammoniac, et donnant des directives en cas d'accident. Nous essayons de ne pas inclure ce genre de transport dans la Loi. Shell Oil, qui est un grand transporteur d'essence et autres produits pétroliers a par contre été inclus.

Le sénateur Muir: Et le particulier qui transporte un bidon de cinq ou dix gallons d'essence à son chalet?

M. Ellison: Nous n'avons pas encore résolu ce problème. C'est ce genre de questions que nous allons peut-être demander aux provinces et aux Territoires d'inclure dans leur loi sur le transport routier. Il est probablement beaucoup plus facile de prévoir les infractions aux termes d'une loi provinciale sur le transport par véhicule à moteur.

Le président: Je vous remercie, messieurs, de votre présence,

Je demanderais aux membres du Comité de rester seulement un moment afin de discuter de quelques questions de procédure.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;
Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

Du ministère des Transports:

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la coordination;
M. T. Duncan Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:

The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:

L'honorable GEORGE I. SMITH

Wednesday, December 3, 1980

Le mercredi 3 décembre 1980

Issue No. 5

Fascicule n° 5

First Proceedings respecting:

Premier fascicule concernant:

The examination of the question of the proposed
closing of certain Canadian National Express terminals
or stations and matters related thereto

L'étude de la question du projet de fermeture de certains
terminus ou bureaux de Messagerie du Canadien
National et les sujets s'y rattachant

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, November 20, 1980:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Smith, moved, seconded by
the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine and report
upon the question of the proposed closing of certain
Canadian National Express terminals or stations and
matters related thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le jeudi 20 novembre
1980:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier la question du
projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de
Messagerie du Canadien National et les sujets s'y rattachant, et à faire rapport à ce sujet.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, DECEMBER 3, 1980
(8)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:00 p.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Bonnell, Charbonneau, Denis, Graham, Macdonald, McElman, Molgat, Muir, Petten, Riley, Rowe and Smith. (13)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Phillips.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated Thursday, November 20, 1980, proceeded with its examination of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto.

Witnesses:

From the Canadian National Railways:

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;
Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary;
Mr. Claude Perron, President and General Manager, C.N. Express.

It was *agreed* that a document entitled: "CN EXPRESS-Background Information" be printed as an Appendix to these Proceedings.

Dr. Bandeen made a statement.

The Honourable Senator McElman, following a short explanation, moved that, the important points of the above document having been covered in Dr. Bandeen's statement, the Motion for appending the said document be rescinded.

The Motion carried.

Dr. Bandeen and the other witnesses answered questions.

The witnesses undertook to provide members of the Committee with replies to several questions requiring additional information.

At 6:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 3 DÉCEMBRE 1980
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Charbonneau, Denis, Graham, Macdonald, McElman, Molgat, Muir, Petten, Riley, Rowe et Smith. (13)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Phillips.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du jeudi 20 novembre 1980, entreprend l'étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant.

Témoins:

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président-directeur général;
M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire général;
M. Claude Perron, président et directeur général, Messageries C.N.

Il est *convenu* que le document intitulé: «CN MESSAGE-RIES-Renseignements généraux» soit joint aux présentes délibérations.

M. Bandeen fait une déclaration.

L'honorable sénateur McElman, après une brève explication, propose que, vue que les points importants du document susmentionné ont été discutés dans la déclaration de M. Bandeen, la motion visant à joindre aux délibérations ledit document soit annulée.

La motion est adoptée.

M. Bandeen et les autres témoins répondent aux questions.

Les témoins entreprennent de répondre à de nombreuses questions des membres du Comité qui nécessitent des renseignements additionnels.

A 18 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, December 3, 1980

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3.00 p.m. to examine the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto.

Senator George I. Smith (Chairman) in the Chair.

The Chairman: As you know, honourable senators, this meeting has been called in compliance with an instruction from the Senate to the committee contained in a motion passed on Thursday, November 20, 1980, which reads as follows:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto.

Pursuant to that motion, we got in touch with the office of Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Office of Canadian National Railways, and he kindly agreed to attend this afternoon. I suspect that he did not find the travelling easy on the way to Ottawa because of the weather.

In order to carry out previously made commitments, Dr. Bandeen has expressed the hope that he might be excused at approximately 5 p.m. He must travel a considerable distance over roads which may not be conducive to rapid travel. So, I express the hope that we will be able to meet his wish in that respect.

Would you introduce your associates, Dr. Bandeen?

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways: I have with me Mr. Claude Perron, President and General Manager, Canadian National Express. I hope to have Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary of the company, with us later on this afternoon. He has been delayed but should attend later.

The Chairman: I understand, Dr. Bandeen, that you would like to make an opening statement.

Dr. Bandeen: If that is agreeable to you.

The Chairman: I am sure that is agreeable to us. I invite you to do that now.

Dr. Bandeen: Thank you, Mr. Chairman.

On behalf of Canadian National, let me say that we welcome the opportunity of explaining our plans for CN Express to members of the Senate and answering any questions you may have.

I should like this document to form part of the record, if that is possible, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 3 décembre 1980

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 heures afin d'étudier le projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant.

Le sénateur George I. Smith (président) occupe le fauteuil.

Le président: Comme vous le savez, honorables sénateurs, cette réunion a été convoquée en conformité d'une directive du Sénat adressée au Comité et contenue dans une motion adoptée le jeudi 20 novembre 1980, laquelle est ainsi libellée:

Que le Comité permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant et à faire rapport à ce sujet.

Pour faire suite à cette motion, nous avons communiqué avec le bureau de M. R. A. Bandeen, président-directeur général des Chemins de fer nationaux du Canada. Celui-ci a volontiers accepté de comparaître cet après-midi. J'ai toutefois l'impression que le mauvais temps a quelque peu perturbé son voyage à Ottawa.

Afin qu'il puisse respecter un engagement pris antérieurement, M. Bandeen a exprimé le désir d'être libéré vers 17 heures. Il doit parcourir une longue distance sur des routes qui ne sont pas propices aux déplacements rapides. J'ose donc espérer que nous pourrions satisfaire à son désir à cet égard.

Auriez-vous l'obligeance de présenter vos associés, monsieur Bandeen?

M. R. A. Bandeen, président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada: J'ai à mes côtés M. Claude Perron, président et directeur en chef des Messageries du Canadien National. J'espère que M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire de la société, viendra nous rejoindre plus tard cet après-midi. Il a été retardé, mais il devrait se joindre à nous un peu plus tard.

Le président: Je crois comprendre, monsieur Bandeen, que vous aimeriez faire une déclaration préliminaire.

M. Bandeen: Si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Le président: Je suis convaincu que nul ne s'y oppose; je vous invite donc à commencer.

M. Bandeen: Merci, monsieur le président.

Au nom du Canadien National, permettez-moi de dire que nous sommes très heureux d'exposer aux membres du Sénat nos projets pour ce qui concerne les messageries du CN et de répondre aux questions que nous pourriez poser.

J'aimerais que le présent document soit joint en appendice aux délibérations du Comité, si cela est possible, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

[Text]

The Chairman: That will form part of the record of today's proceedings.

Dr. Bandeem: Some of you may already have read the background paper which was prepared for our own employees, but perhaps it would be helpful for all the members present if I took a few minutes to sketch in the evolution of our Express division.

It began, as did the express services of most North American railways, as an extension of rail passenger services. Pick-up and delivery of small parcels was a natural outgrowth of passenger services, and for many years railway express services had this segment of business almost exclusively to themselves.

We also provided a less-than-carload, or LCL, service from station to station for shipments whose size and weight exceeded the limits of the express service but did not require exclusive use of a boxcar. Local cartage service was available for LCL shipments, but as an add-on cost.

For CN, parcel service reached its peak in the mid 1950s, when more than 24 million shipments were handled, with service provided to some 3,500 communities across Canada.

However, the post-war boom in highway improvements throughout much of Canada led to increasing competition from trucks, affecting both Express and LCL services. By the late 1950s, when the rationalization of rail passenger services began, truck competition was a serious concern.

In response to these developments, CN integrated its Express and LCL operations in 1961. Already, the number of shipments handled by both services had dropped to about 18 million. Revenues were around \$70 million, and although the accounting records did not adequately identify costs, several special studies indicated that the new service, Express Freight, was operating at a deficit.

Over the years, truck competition intensified and increased both in size and market share, and air cargo services grew.

By 1970, CN Express' shipments had dropped below 12 million, and although revenues reached \$80 million, the bottom line was a deficit of \$14 million. At that time CN Express employed 7,700 people.

Faced with the reality of this deficit position, CN Express introduced Rapidex service in 1972. Designed to increase the share of the "smalls" market, Rapidex did make its mark. But it was never separated entirely from the less-than-truckload, or LTL operation, and in the face of increasing competition in the marketplace from package-handling specialists, it operated at a substantial deficit.

[Traduction]

Le président: Ce document sera donc joint en appendice aux délibérations de ce jour.

M. Bandeem: Certains d'entre vous ont peut-être déjà lu le document d'information qui a été préparé à l'intention de nos propres employés, mais il serait peut-être utile aux membres présents que je prenne quelques minutes afin de faire l'historique de notre Division des messageries.

Comme ce fut le cas pour les services de messageries de la plupart des sociétés de chemins de fer nord-américaines, cette division est venue s'ajouter aux services voyageurs. Le ramassage et la distribution de petits colis étaient une excoissance naturelle des services voyageurs et, pendant de nombreuses années, les services de messageries avaient presque le monopole de ce secteur.

Nous offrons également un service de wagonnées incomplètes (service LCL) d'une gare à l'autre pour les envois dont la dimension et le poids dépassaient les limites imposées pour le service des messageries mais n'exigeait pas pour autant l'utilisation exclusive d'un wagon couvert. Un service local de camionnage existait pour les envois LCL, mais à un coût supplémentaire.

Pour le CN, le service des colis a atteint son point culminant au milieu des années 50 alors que plus de 24 millions de colis ont été transportées et le service était assuré dans quelque 3,500 localités du Canada.

Toutefois, dans la vague d'expansion d'après-guerre au cours de laquelle des améliorations ont été apportées aux routes presque partout au Canada, l'industrie du camionnage n'a cessé d'améliorer sa position concurrentielle ce qui a touché à la fois les services de messageries et voyageurs. A la fin des années 50, lorsqu'on s'est lancé dans la rationalisation des services voyageurs, la vive concurrence de l'industrie du camionnage était l'objet de graves préoccupations.

Pour soutenir la concurrence, le CN a alors intégré en 1961 ses services de messagerie et d'envois fractionnés. Le nombre d'envois transportés par les deux services était déjà tombé à quelque 18 millions. Les recettes se chiffraient à environ 70 millions et bien que les dossiers de comptabilité n'aient pas adéquatement identifié les coûts, plusieurs études spéciales ont démontré que le nouveau service, Envois exprès, accusait un déficit.

Au cours des années, la concurrence exercée par l'industrie du camionnage s'est intensifiée tant du point de vue de son importance que de sa part du marché; les services marchandises des compagnies aériennes ont également connu un essor.

En 1970, les expéditions des Messageries du CN avaient chuté à moins de 12 millions. Bien que les recettes se chiffraient à \$80 millions, le déficit n'en était pas moins de \$14 millions. Les messageries du CN employaient à l'époque 7,700 personnes.

Devant ce déficit, les Messageries du CN ont inauguré en 1972, le service Rapidex. Conçu afin d'accroître la part des «petits» marchés, Rapidex s'est acquis une réputation. Mais il n'a jamais été entièrement isolé du service LTL (camionnées incomplètes ou envois fractionnés) et, ne pouvant soutenir la concurrence sans cesse croissante des spécialistes du transport des colis, il a accusé un déficit important.

[Text]

All through the 1970s competition gnawed away at CN Express. By 1980, shipments were down to 7 million. Although cost control programs had closed 24 smaller terminals, reduced territorial coverage, lowered equipment inventories and decreased the manpower level from 7,700 in 1970 to 5,443 at the end of 1979, this was not enough to offset the combined effects of lower volumes and inflationary cost increases.

To provide better focus on the problem, CN Express was established as a separate division in 1976. That year, the deficit was \$34 million. By 1979 it was \$50 million.

CN Express management has worked long and hard at trying to stem this financial drain on the corporation's resources. During 1980 a further 23 terminals were closed. And yet despite all these efforts, the 1980 deficit will exceed \$53 million.

Over the years, CN Express has gone from a position of dominance in the marketplace to less than 5 per cent of the LTL market and 2 per cent of the package business.

The problem is not unique to CN Express. Railway express services as a whole have been severely affected by the growth in competition and many have long since gone out of business.

Clearly, the rapidly increasing deficit on CN Express operations cannot go on.

I would not want to leave you with the impression that the only answer we have to the Express problem is to close terminals.

The division has realized that its historic "all-things-to-all-people" kind of service just will not work in today's highly competitive and increasingly specialist market.

Attention, therefore, has been focused on the product offered and the network through which it is offered. The overall strategy has been referred to as market concentration and it seeks to identify those services and those areas where a viable service can indeed be provided.

This has led to revisions in the product line. In the small parcel field we have discontinued Rapidex Air, eliminated the collect feature and increased rates to remote areas.

In the less-than-truckload, or LTL field, we have taken pricing action to increase revenues per shipment and also to move towards the truckers' minimum charge in the 0-100 lb weight break.

We have made interlining arrangements with local truckers for service beyond our network limits, with an add-on charge.

We have also introduced support programs. A computerized system to monitor LTL traffic at every stage has been implemented; control of the line-haul operation has been centralized, with major cost savings; management has been thinned

[Traduction]

Tout au cours des années 70, la concurrence a rongé les messageries du CN. En 1980, les envois n'atteignaient plus que 7 millions. Même si par le biais de programmes de contrôle des coûts, on a fermé 24 petits terminus, réduit le nombre des localités desservies, diminué les équipements et fait passer le niveau de main-d'œuvre de 7,700 en 1970 à 5,443 en 1979, ces mesures n'ont pas suffi à contrebalancer les effets combinés des baisses de volume et des poussées inflationnistes.

Afin de mieux saisir le problème, les messageries du CN ont été confiées à une division distincte en 1976. Cette année là, le déficit s'élevait à \$34 millions. En 1979, il était de \$50 millions.

La direction des messageries du CN s'est longtemps efforcée d'essayer d'endiguer l'épuisement des ressources de la société. Au cours de 1980, 23 autres terminus ont été fermés. Malgré tous ces efforts, le déficit de 1980 dépassera \$53 millions.

Alors que les messageries du CN ont dominé le marché à une certaine époque, elles occupent maintenant moins de 5 p. 100 du marché des envois fractionnés et 2 p. 100 du marché des petits colis.

Les messageries du CN ne sont pas les seules à faire face à ce problème. Le service express des sociétés de chemin de fer dans leurs ensemble ont été grandement touchés par l'accroissement de la concurrence et ont dû abandonner nombre de leurs services.

Il est évident qu'il faut mettre fin au déficit sans cesse croissant du service des messageries du CN.

Je ne voudrais pas vous donner l'impression que la seule réponse que nous trouvions au problème des messageries, c'est de fermer des terminus.

La division s'est rendu compte qu'elle ne peut plus désormais offrir comme auparavant «tous ses services à tout le monde» étant donné les marchés très concurrentiels et de plus en plus spécialisés.

Nous avons donc concentré notre attention sur le produit offert et son réseau de distribution. La stratégie globale de concentration sur un marché, comme elle a été appelée viserait à identifier les services et les régions pouvant assurer la viabilité de ces services.

Nous avons dû reviser en conséquence notre ligne de produits. Dans le domaine des petits colis, nous avons démantelé le service Rapidex Air, abandonné le ramassage des colis et haussé les tarifs dans les régions isolées.

Pour ce qui concerne les envois fractionnés ou LTL, nous avons pris des mesures concernant l'établissement des prix afin d'accroître les recettes par envoi, nous avons opté pour l'imposition d'un taux minimum, comme les camionneurs, pour les colis pesant entre 0 et 100 livres.

Nous avons conclu des ententes intermédiaires avec les camionneurs locaux qui assurent le service à l'extérieur des limites de notre réseau et ce, à un coût supplémentaire.

Nous avons également mis sur pied des programmes de soutien. Nous avons entre autres mis en œuvre un système informatisé afin de contrôler, à toutes les étapes, le mouvement des envois fractionnés (LTL) nous avons centralisé le contrôle

[Text]

out and regrouped to provide a leaner operation, more responsive to the needs of the marketplace; and union/management working committees were set up jointly to devise and implement necessary changes.

But despite all these major programs, the Express deficit continues to mount. With its extensive network of light density routes related to the historic rail network, the compounding effect of inflation when expenses are higher than revenues, the new level of fierce competition from specialized carriers and the difficulty of achieving further significant productivity improvements when share of market is declining, the Express division is in an untenable position.

As a corporation, Canadian National is facing massive capital spending over the next five years to maintain current services, and provide the additional rail capacity needed to cope with the higher traffic and service demands of the future.

The present level of annual corporate income is simply not enough to do that job, and the amount of capital which would have to be borrowed to make up the shortfall would put the company into an unmanageable level of debt.

The CN Express deficit is one of four factors holding back the necessary growth of annual income, second only to Crowsnest Pass grain rates in the seriousness of its impact.

That is why we have embarked on a program to concentrate on that segment of business where the chance of success seems most likely, that being the carrying of large multi-piece shipments, and to do it in areas where the potential for success is greatest, which is between major markets.

To allow total concentration on this market, steps are being taken to drop Rapidex, which cannot be operated profitably within a mixed system, set up the Air Express operation as a separate entity, and provide service beyond terminals through interlining with local trucks.

In order to make this operation viable, it will be necessary to design the service network around the business offering. In 1979, CN Express had a presence in 88 communities across Canada, ranging from a single employee in some places to almost 1,000 in larger terminals. Action is being taken to shrink this to 45 terminals in early 1981, with a goal of about 30 core terminals by the end of that year.

And to make this streamlined, specialist CN Express operation work, implementation of our computer-based information system will be speeded up.

Each of these steps will have a major effect on employees. A paramount concern is that these changes, which are essential,

[Traduction]

de l'acheminement direct ce qui nous permet de réduire sensiblement nos dépenses. La direction a été élaguée et regroupée afin d'en arriver à une organisation plus souple qui puisse mieux répondre aux besoins du marché. Des groupes de travail patronaux-syndicaux ont été mis sur pied afin d'élaborer et de mettre en œuvre conjointement les changements qui s'imposent.

Malgré et en dépit de tous ces programmes importants, le déficit des messageries ne cesse de s'accroître. Le réseau étendu des routes à faible densité proportionnel au réseau ferroviaire traditionnel, l'effet d'intensification de l'inflation, lorsque les dépenses sont plus importantes que les recettes, le nouveau niveau de la vive concurrence exercée par les transporteurs spécialisés et la quasi impossibilité d'apporter d'autres améliorations importantes à la productivité lorsque la part du marché s'affaiblit, à placé la division des messageries dans une position intenable.

En tant que société, le Canadien National devra au cours des cinq prochaines années effectuer des investissements massifs si elle veut maintenir les services actuels et mettre en place l'infrastructure supplémentaire dont elle aura éventuellement besoin pour répondre à l'accroissement du trafic et aux demandes de services.

Le niveau actuel des revenus annuels de la société ne lui permet tout simplement plus d'accomplir cette tâche et, pour y parvenir, elle devrait assumer un endettement excessif.

Le déficit des messageries du CN est un des quatre facteurs qui contribue à freiner la croissance nécessaire du revenu annuel; ce qui le classe tout de suite après celui des taux du Pas du Nid-du-Corbeau applicable aux grains.

C'est la raison pour laquelle nous nous sommes lancés dans un programme qui nous permettra de concentrer nos efforts sur ce secteur des affaires où la chance de succès semble des plus plausibles—le transport des gros envois multi-pièces—et ce, dans les régions où les chances de succès sont les plus grandes—entre les principaux marchés.

Afin que tous les efforts convergent vers ce marché, des mesures sont prises en vue: d'abandonner le service Rapidex qui ne peut fonctionner de façon rentable dans le cadre d'un système composite, d'établir un service distinct des messageries aériennes et d'assurer les services au-delà des terminus au moyen d'ententes avec des camionneurs locaux.

Pour assurer la viabilité de cette opération, il faudra concevoir le réseau de services en fonction de la situation géographique du milieu des affaires. En 1979, les Messageries du CN étaient installées dans 88 collectivités à travers le Canada, comptant un seul employé à certains endroits et presque mille dans les grands terminus. Des mesures sont prises afin de réduire ce nombre à 45 au début des années 81 pour en arriver à 30 terminus seulement à la fin de cette même année.

Pour assurer le fonctionnement de ce service de Messageries profilé et spécialisé, le CN devra accélérer la mise en œuvre de son système d'information électronique.

Chacune de ces étapes aura un impact important sur les employés. Nous voulons avant tout que, dans la mesure du

[Text]

are achieved with the minimum adverse effect on the employees involved.

To that end, an improved Job Security Plan package has been worked out which will:

- make early retirement attractive for CN Express employees who have the age and service qualifications;
- tightly control all hiring in other CN divisions;
- give first call on all available job openings to CN Express employees who can meet job requirements;
- provide training for CN Express employees to meet new job requirements;
- provide relocation expenses for employees who must move to a new location.

These are the changes that you have been hearing about in the last week or two. There appears to be some sort of campaign being mounted to endeavour to prove that CN Express is being particularly severe in its actions in the maritime provinces.

The facts certainly do not support this contention. In January 1976, CN Express had 117 terminals, 19 of which were in the maritime provinces. In the years from 1976 to 1979, a total of 24 terminals were closed, but only 3 of these were in the maritime provinces. In 1980, a further 23 terminals were closed, but only 1 was in the maritime provinces. Of the 41 closures scheduled for 1981, 10 are in the maritime provinces.

The bottom line of all this is that the rest of Canada will have decreased from 98 terminals at the beginning of 1976 to 24 at the end of 1981—a reduction of 76 per cent. The maritime provinces will have decreased, in the same time frame, from 19 terminals to 5—a reduction of 74 per cent.

We have worked closely with the union to ensure that the adverse effects on employees of this necessary retrenchment are minimized to the greatest extent possible. And we are pleased that some of the federal ministers involved have recognized the fairness with which the task has been approached.

Last week, official notices were sent out for the reduction of a total of 1,110 positions in CN Express in the first half of 1981. But I want to make it clear that this action will not result in a thousand people being put out of work.

In the first place, we have 717 CN Express employees who are eligible to take early retirement. In addition, there are 1,324 more employees in other CN divisions represented by the same bargaining unit who are eligible for early retirement. Each of these people who elects to take early retirement creates a potential opening for another CN Express employee.

The control of hiring in all the divisions affected will give first chance at all openings for which they qualify to Express employees affected by these reductions.

[Traduction]

possible, ces changements essentiels soient apportés sans que cela nuise aux employés touchés.

A cette fin, nous avons mis au point un programme de sécurité d'emploi qui permettra:

- de rendre la retraite anticipée attrayante pour les employés des Messageries du CN qui répondent aux critères de l'âge et des années de service;
- d'exercer un contrôle plus serré sur l'embauche dans d'autres divisions du CN;
- d'accorder, pour les postes à pouvoir la priorité aux employés des Messageries du CN qui répondent aux exigences du poste;
- d'offrir des cours de formation aux employés des Messageries du CN afin que ces derniers puissent répondre aux nouvelles exigences des postes;
- de rembourser les frais de déplacement aux employés qui doivent déménager.

Ce sont là les changements dont vous avez entendu parler depuis les deux dernières semaines. Il semble qu'on lance une certaine campagne visant à prouver que les Messageries du CN sont particulièrement dures à l'égard des provinces maritimes.

Les faits n'appuient certainement pas ces dires. En janvier 1976, les Messageries du CN comptaient 117 terminus dont 19 étaient situés dans les provinces maritimes. De 1976 à 1979, 24 terminus ont été fermés au total dont trois seulement dans les provinces maritimes. En 1980, 23 autres terminus ont été fermés dont un seul dans les provinces maritimes. Des 41 fermetures prévues pour 1981, 10 seulement seront effectuées dans les provinces maritimes.

La vérité est que le reste du Canada sera passé de 98 terminus au début de 1976 à 24 à la fin de 1981—une réduction de 76 p. 100. Au cours de la même période, les Maritimes seront passées de 19 terminus à 5—une réduction de 74 p. 100.

Nous avons travaillé étroitement avec le syndicat afin d'assurer que cette réduction aura le moins d'effets néfastes possibles sur les employés. Nous sommes heureux que certains ministres fédéraux aient reconnu notre partialité à cet égard.

La semaine dernière, on publiait des avis officiels annonçant l'élimination de quelque 1,110 postes dans les Messageries du CN au cours de la première moitié de 1981. Je veux que vous compreniez bien que cela n'entraînera pas mille mises à pied.

Dans un premier temps 717 de nos employés des Messageries sont admissibles à la retraite anticipée. Dans un deuxième temps, 1,324 employés d'autres divisions du CN représentés par la même unité de négociations sont également admissibles à la retraite anticipée. Chacune de ces personnes qui choisit de prendre une retraite anticipée libère un poste que peut éventuellement occuper un employé des Messageries du CN.

Le contrôle de l'embauche dans toutes les divisions touchées permettra d'accorder la priorité aux employés des messageries qui ont été mis à pied, et ce, toutes les fois qu'il y a des postes vacants pour lesquels ils ont les compétences requises.

[Text]

There is no question but that some employees will indeed have to be let go, but they will essentially be employees with less than two years service. Every step has been taken to ensure that long-service Express employees are not released, although for some this may mean retraining or relocation at company expense.

The second point I would like to assure you of is that no community now served will be left without service because of these actions. Interline arrangements with local truckers will ensure that service is still provided.

This drastic reduction of CN Express into something that we believe has a chance of being a viable operation has been a painful one for everyone concerned. But there are times when radical surgery is the only hope for survival.

It is with this objective that we have undertaken these steps. We are convinced that they are necessary if CN Express—and, indeed, if Canadian National—is to survive in good health. And we are convinced that a healthy Canadian National is something this country both needs and wants at this point in its history.

Thank you very much for your attention.

The Chairman: Thank you, Dr. Bandeen. In a moment I shall ask the committee if they wish to take advantage of your very kind offer to answer questions, but before that I should like to recognize that we have a very distinguished member of the other place with us, Mr. Russell MacLellan, M.P. for Cape Breton-The Sydneys. You are welcome, Mr. MacLellan.

Senator McElman: Mr. Chairman, there is also another distinguished visitor with us, Mr. Maurice Harquail, the M.P. for Restigouche in New Brunswick.

The Chairman: We are very glad to welcome both these gentlemen here.

Senator McElman: Mr. Chairman, before we proceed to question Dr. Bandeen, could I refer back to the motion which was passed at the outset for the printing of this document as part of our record? I think all the salient parts of it, together with additional comments, have been introduced in Dr. Bandeen's statement. Since we are also trying to save money, and the cost is about \$100 per page for the printing of such documents, we can save over \$300 by not printing this. So, I move that we rescind that motion for the printing of this as part of the record.

The Chairman: Is there a seconder?

Senator Muir: I will second that, he has said everything that we find in the document.

The Chairman: Before I put the motion, is there anything in the document, Dr. Bandeen, that you did not over in your statement?

[Traduction]

Il n'y a pas de doute que certains employés devront être mis à pied, mais il s'agira essentiellement d'employés qui ont moins de deux années de service. Toutes les mesures ont été prises afin d'assurer que les employés des Messageries aux longs états de service ne soient pas remerciés—bien que dans certains cas cela puisse signifier pour certains un cours de recyclage ou une mutation aux frais de la Société.

Ensuite, j'aimerais vous assurer qu'aucune localité présentement desservie ne sera privée de services à la suite de ces changements. Des ententes conclues avec les camionneurs locaux permettront d'en assurer la prestation.

Cette réduction draconienne des services offerts par les Messageries du CN afin d'en arriver à offrir un service rentable, a été pénible pour toutes les personnes concernées. Mais arrive un temps, où des mesures radicales constituent le seul espoir de survie.

C'est donc, dans cet optique que nous avons pris ces mesures. Nous sommes convaincus qu'elles sont nécessaires si l'on veut assurer la survie des Messageries du CN—et, même celle du Canadien National. Nous sommes en outre convaincus, en cette page de notre histoire, que notre pays a besoin d'une société de chemins de fer en plein essor et que c'est ce qu'il souhaite.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Bandeen. Dans quelques instants, je demanderai aux membres du Comité s'ils désirent profiter de votre offre bienveillante, mais auparavant j'aimerais mentionner que nous avons parmi nous un membre très distingué de l'autre endroit, M. Russell MacLellan Cap-Breton The Sydneys. Nous vous souhaitons la bienvenue monsieur MacLellan.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, nous avons également un autre distingué visiteur parmi nous, M. Maurice Harquail, le député de la circonscription de Restigouche au Nouveau-Brunswick.

Le président: Nous sommes très heureux d'accueillir ces deux messieurs.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, avant de commencer à poser des questions à M. Bandeen, permettez-moi de revenir à la motion qui a été adoptée au début afin que le présent document soit joint en appendice aux délibérations de ce jour. Je crois que M. Bandeen a traité de tous les points saillants ainsi que d'autres questions. Comme nous essayons d'économiser de l'argent et que le coût de la publication est d'environ \$100 la page, nous pourrions épargner \$339 en ne publiant pas ce document. Je propose donc que nous renoncions à cette motion portant l'impression de cette partie de délibérations.

Le président: Qui appuie cette motion?

Le sénateur Muir: Je l'appuie. Il a parlé de tous les points contenus dans ce document.

Le président: Eh bien! Avant que je propose la motion, y a-t-il quelque chose dans le document, monsieur Bandeen, dont vous n'avez pas parlé dans votre déclaration.

[Text]

Dr. Bandeen: I feel there is some little additional detail, but all the important points have been covered.

Senator McElman: I followed it fairly carefully while he was reading and he seems to have covered all the important points.

The Chairman: Is there any discussion?

Are you ready for the question?

All in favour of the motion say "yea".

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I have two names on my list of senators who wish to direct questions to Dr. Bandeen at the moment, the first of which is Senator Graham.

Senator Graham: Dr. Bandeen, we are very grateful to you for taking the time from a very hectic schedule to come here. I am sure you appreciate how important this question is to those of us who represent the various regions of the country involved in this matter.

You mentioned in the course of your presentation that several ministers had indicated the fairness with which you were approaching this problem. Would you care to name those ministers?

Dr. Bandeen: I was thinking particularly of the Minister of Transport, the Honourable Jean-Luc Pepin, who has made several statements in the House to the effect that he thought it was fair. I have forgotten his exact words.

Senator Graham: But you do not know of any others?

Dr. Bandeen: Not who have spoken publicly.

Senator Graham: Dr. Bandeen, as President of CN, how do you regard your mandate in that respect? Is it to make a profit; is it to break even; or is your implied mandate to provide a service to the Canadian public and to assist in opening up and developing the various regions of the country?

Dr. Bandeen: I think our primary purpose, as Canadian National, is to provide an efficient, effective, economic transportation service for all of Canada. This is what we attempt to do. In order to do that now, and in the future, of course, we have to make enough money to be able to finance the replacement of our existing facilities and the expansion which comes about through the increase in the economy of Canada. We are anticipating, over the next five years, as an example, the expenditure of some \$4 billion in capital for the various parts of our operation. We have to be able to finance that in a reasonable fashion. In order to be able to finance it, we cannot rely totally on the debt market. We cannot go out and borrow all the money for that, or the charges will be so high that we will get into the difficulties we got into prior to the last recapitalization bill.

Our sources of capital are three-fold: first, we have the depreciation of our assets, which is a charge against operations in any year; second, we have our retained earnings, which

[Traduction]

M. Bandeen: Il y a bien quelques petits détails supplémentaires, mais j'ai traité de tous les points importants.

Le sénateur McElman: Je suivais le texte d'assez près pendant qu'il lisait et il semble avoir traité de tous les points importants.

Le président: D'autres objections?

Puis-je mettre la question aux voix?

Ceux qui sont en faveur de la question dites «oui».

Des voix: Oui.

Le président: J'ai sur ma liste les noms de deux sénateurs qui désirent poser des questions à M. Bandeen. La première question sera formulée par le sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Monsieur Bandeen, nous vous sommes très reconnaissants, malgré votre horaire très mouvementé, d'avoir accepté notre invitation. Je suis convaincu que vous vous rendez compte de l'importance que revêt cette question pour nous qui sommes les représentants des diverses régions du pays touchées par ces mesures.

Vous avez mentionné au cours de votre présentation que plusieurs ministres ont fait état de l'impartialité dont vous faites preuve face à ce problème. Auriez-vous l'ambabilité de nommer ces ministres?

M. Bandeen: Je pensais tout particulièrement au ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin qui a déclaré à plusieurs reprises à la Chambre qu'il estimait que nous faisons preuve d'impartialité. J'ai oublié les mots exacts.

Le sénateur Graham: Mais vous n'en connaissez pas d'autres.

M. Bandeen: Aucun qui ait parlé en public.

Le sénateur Graham: Monsieur Bandeen en tant que président des Messageries du CN, quel est selon vous votre mandat à cet égard? S'agit-il de réaliser des bénéfices? S'agit-il d'équilibrer les recettes et les dépenses? Ou votre mandat consiste-t-il plutôt à fournir un service à la population canadienne ainsi qu'à contribuer à l'exploration et au développement des diverses régions du pays?

M. Bandeen: Je crois que notre tâche principale consiste à offrir à l'échelle du pays, un service de transport efficace et économique. C'est ce que nous essayons de faire. Afin d'y arriver aujourd'hui, et à l'avenir, évidemment, nous devons faire assez d'argent pour financer le remplacement de nos installations actuelles et l'expansion qui résultera de la croissance économique canadienne. Nous prévoyons, au cours des cinq prochaines années, par exemple, investir environ \$4 milliards dans nos divers secteurs d'activité. Nous devons pouvoir financer ces investissements de façon raisonnable; nous ne pouvons pas nous fier uniquement à des prêts. Nous ne pouvons pas emprunter tout cet argent car les obligations seraient tellement élevées que nous aurions des problèmes semblables à ceux que nous avons connus avant l'élaboration du dernier projet de loi sur la refonte de capital.

Nous possédons trois sources de capital: l'amortissement de nos biens, qui est imputé sur nos gains réalisés chaque année; les bénéfices non repartis; et l'argent que nous empruntons. Il

[Text]

come from profit; and, third, we are able to borrow money. It is necessary for us to have a sufficient level of profit within the combination of the depreciation charges and what we are able to borrow and still remain within reasonable levels in order to finance this capital expenditure which we foresee for the next five years. I think it is important that we be able to do that.

Senator Graham: Would you be facing a higher priority with regard to some segments of your operation rather than others? I do not want to sound unfair, but I suggest that perhaps you are looking at those which might indeed turn a profit rather than at those which might provide you with deficits, as does CN Express.

Dr. Bandeem: I am sorry, I did not answer the whole of your first question. Perhaps I should have. Our feeling is that where a service runs at a deficit in the country and we are providing it, or we are asked to provide it, indeed we will provide it at a deficit if that is the desire of the government. I certainly know that I myself am in no position to say, "Yes, we should provide this service at a loss to this part of the country, though we do not provide it somewhere else." My feeling is that the determination of the provision of an uneconomic service has to be made by the elected representatives of the country. If they want to provide it at a deficit, then we are quite happy to do it, and we do this in a number of cases. We build branch lines that are uneconomic. We built the Great Slave Railway at the request of the federal government, and they paid for the cost of the capital for that because it was not seen at the time, and still is not, as being able to carry the cost. But the management of the company has no right to run a deficit operation without confirmation by the government of the day that they indeed want it.

The National Transportation Act is fairly specific on this. If the federal government, or any government, wants an uneconomic service run, they can request it, and any railway, but particularly ourselves, will do it; but we expect to be compensated for it. The Great Slave Railway is one example; the GO service in Toronto is another. The Ontario government has decided it would be better to run a commuter service underwrite the losses on it than to build the additional highways that are required. That is a decision that they can make, but not a decision we can make. We do not have the economics; we do not know what the costs of building highways are. We could not make that decision.

We could not operate CN Express at a profit as it is now constituted. We think there is a possibility of operating it at a profit, or on a break-even basis, so that it is not a drain on ourselves, and therefore on our future capital expenditures, with the changes we have suggested, and it behooves us to go ahead with these changes unless someone comes to us and says, "Sorry, but that is needed in the national purpose, and we feel it is necessary." We, however, cannot make that decision ourselves.

[Traduction]

doit nous rester assez d'argent, après l'investissement et grâce à l'argent emprunté pour pouvoir financer les dépenses d'immobilisations que nous prévoyons pour les cinq prochaines années. Je crois qu'il est très important que nous ayons cette capacité.

Le sénateur Graham: Est-ce que vous accordez une plus grande priorité à certaines de vos activités plutôt qu'à d'autres? Je ne veux pas paraître injuste en suggérant que vous pensez particulièrement aux secteurs où vous pouvez réaliser un profit plutôt qu'à ceux où vous pourriez connaître un déficit, comme les messageries du CN.

M. Bandeem: Je suis désolé. Je n'ai pas répondu complètement à votre première question. J'aurais peut-être dû le faire. Nous sommes d'avis que lorsqu'il y a un service déficitaire au Canada, et que nous l'offrons, ou qu'on nous demande de l'offrir, nous offrirons ce service même s'il est déficitaire si c'est ce que le gouvernement désire. Je sais pertinemment que je ne suis pas en position de dire «Oui, nous devrions offrir un service déficitaire à cette région du pays, bien que nous ne l'offrons pas ailleurs». Je suis d'avis que la décision d'offrir un service non rentable devrait être prise par les représentants élus du pays. S'ils veulent offrir un service déficitaire, nous sommes prêts à le faire, et nous le faisons assez souvent. Nous construisons des lignes secondaires qui ne sont pas rentables. Nous avons construit le chemin de fer du grand lac des Esclaves à la demande du gouvernement fédéral qui a financé ce projet, parce qu'à ce moment-là, comme aujourd'hui, on s'était rendu compte qu'il ne serait pas rentable; mais les directeurs de notre compagnie n'ont pas le droit d'offrir un service déficitaire sans que le gouvernement au pouvoir indique que tel est son désir.

La Loi nationale sur les transports est assez explicite à ce sujet, et stipule que si le gouvernement fédéral, ou tout gouvernement, veut qu'un service non rentable soit offert, il peut le demander, et toute compagnie ferroviaire, et particulièrement la nôtre, devra l'offrir; mais nous nous attendons à recevoir une compensation en retour. Le chemin de fer du grand lac des Esclaves et le «GO» Service de Toronto en sont des exemples. Le gouvernement ontarien a décidé qu'il serait préférable d'offrir un service de banlieu déficitaire et d'en supporter les pertes que de construire les autoroutes supplémentaires qui sont nécessaires. C'est une décision que le gouvernement peut prendre, mais nous pas. Nous n'avons pas les ressources nécessaires et nous ne savons pas combien cela coûte pour construire des autoroutes. Nous ne pourrions pas prendre cette décision.

Nous ne pourrions pas offrir les services des messageries du CN à profit telles qu'elles existent actuellement. Nous croyons qu'il est possible de réaliser un profit, ou d'atteindre le seuil de la rentabilité, afin qu'il ne nous saigne pas et ne monopolise pas nos futures dépenses d'immobilisations, si l'on adopte les modifications que nous avons suggérées; il nous incombe d'apporter ces modifications à moins que quelqu'un ne vienne nous dire «Désolé mais les choses doivent rester comme elles sont actuellement dans l'intérêt national». Toutefois, nous ne pouvons pas décider de ne rien faire.

[Text]

Senator Graham: Dr. Bandeen, I come from a part of Canada known as Sydney, Nova Scotia. You obviously, from your knowledge of Canada, would appreciate the detrimental effects that this move may have on that particular area. We already have an official unemployment rate of 14 per cent, and perhaps an unofficial unemployment rate which may be 10 percentage points higher. Those statistics translate to an official unemployment figure of 16,000 people in that part of Nova Scotia, and perhaps as many as another 10,000 if one were to take the unofficial rate. You can imagine the effect that this is going to have, not only on the job situation but on the morale of the people in that particular area, who will feel even more isolated than they do at the present time.

Against that background, may I ask what your officials have done with respect to contacting the chambers of commerce in areas such as that in Canada, and in that particular area, the Cape Breton Development Corporation, which is charged with the responsibility of broadening the industrial base, to determine what effects, positive or negative—and I am sure they would be negative—that such an action would have on that particular area.

Dr. Bandeen: I cannot give you chapter and verse on who has been contacted. My understanding is that all the municipalities involved have indeed been contacted, either by letter or by telephone, or both. In areas where there is a severe problem, of which I think Sydney is perhaps one—I believe we have some 50 employees there, or slightly less than 50, that will be affected by these movements—we have contacted the people concerned. We propose to work closely with them, because we realize that it is a really large human problem.

The first step with regard to this was to negotiate with the over-all union an agreement, which I think is very good, and which the union has accepted. The union has said to us that they think it is a very fair agreement.

Having a national agreement which will apply everywhere, then indeed we have to go in and look at the local situation and try to work with the people involved. In the case of North Sydney, I believe we are delaying the terminal closing until the middle of the summer in an attempt to provide more time for the relocation of the people involved. We have undertaken in the over-all agreement with the union to attempt to retrain the people involved, and relocate them if that is required, and we will specifically apply that in a case such as that of North Sydney. We do not mean just retraining within the CN. If the situation exists that it will be beneficial to retrain these people, it may be that there are other opportunities, though perhaps not.

As you have indicated, there is a lot of unemployment there, though I understand that a lot of new development is being considered for that area that would involve mining, and, of more direct interest to us, the SYSCO developments, whether indeed there is large expenditure of money and expansion there or not.

[Traduction]

Le sénateur Graham: Monsieur Bandeen, je viens d'une région du Canada qu'on appelle Sydney en Nouvelle-Écosse. Évidemment, étant donné votre connaissance du Canada, vous pouvez vous rendre compte des effets négatifs que cette décision pourrait avoir sur cette région du Canada. Nous avons déjà un taux de chômage de 14 p. 100, et un taux non officiel qui s'élève peut-être à 24 p. 100. D'après les données statistiques officielles, 16 000 personnes sont sans emploi dans cette région de la Nouvelle-Écosse et peut-être quelque 10 000 de plus si l'on se fonde sur les données non officielles. Vous pouvez imaginer les répercussions non seulement sur l'emploi mais sur le moral des personnes de la région, qui se sentiront encore plus isolées qu'en ce moment.

Compte tenu de cette situation, puis-je vous demander si vos représentants ont communiqué avec les chambres de commerce des régions comme la mienne et dans cette région particulière, la Société de développement du Cap-Breton qui est chargée d'assurer l'expansion du secteur industriel afin de déterminer quels seraient les effets, positifs ou négatifs—et je suis persuadé qu'ils seront négatifs—d'une telle mesure dans cette région particulière.

M. Bandeen: Je ne peux vous donner les noms et les détails de tous ceux avec qui on a communiqué. Je crois qu'on a communiqué avec toutes les municipalités touchées, soit par écrit ou par téléphone, ou les deux; nous avons communiqué avec les personnes touchées dans les régions où il existe un grave problème, je crois que Sydney en est une de ces régions—nous avons environ 50 employés là-bas, ou peut-être un peu moins, qui seront touchés par ces mesures. Nous avons l'intention de travailler étroitement avec elles parce que nous savons qu'il s'agit d'un problème humain très important.

Nous avons d'abord proposé au syndicat national une entente, que je crois est très bonne, et qu'il a acceptée. Le syndicat nous a dit que cette entente est très équitable.

Après avoir conclu une entente nationale qui s'appliquera partout, nous devons étudier la situation locale et essayer de travailler étroitement avec les personnes touchées. Pour ce qui est de North Sydney, je crois que nous avons retardé la fermeture définitive au milieu de l'été afin d'avoir le temps de régler la question de la réinstallation des personnes touchées. Nous sommes engagés dans le cadre de notre entente nationale avec le syndicat à essayer de recycler les personnes touchées et à les réinstaller si c'est nécessaire, nous nous servons de cette même méthode dans les cas comme celui de North Sydney. Nous n'offrirons pas des programmes de recyclage pour combler des postes vacants au CN. Ces travailleurs, après avoir participé au programme de recyclage, pourront peut-être travailler pour notre compagnie, si on a besoin de leurs services; s'il n'y a pas de postes vacants, ils pourront travailler ailleurs.

Comme vous l'avez signalé il y a un taux de chômage élevé dans cette région, bien que de nombreux projets sont actuellement à l'étude pour cette région, dans le secteur des mines et, ceci nous intéresse un peu plus, les projets SYSCO, qu'il y ait des investissements ou une expansion dans cette région ou non.

[Text]

We are quite prepared to underwrite the retraining of these people—within limits, of course; but the limits are not that real.

Senator Graham: If they were to be transferred, would you pay for the costs of moving?

Dr. Bandeen: yes. We also have an agreement to pay any loss they sustain on the sale of their house. This is part of the national agreement, and not something specific to Sydney.

Senator Graham: Along with the concerns I have already expressed, I have many more. One of these is with regard to the increasing costs for local business people, no matter where they are operating in the country. You could say, "Well, there are other services available, or they will be provided"; but surely the loss of CN Express in certain parts of the country is going to eliminate another element of competition, and I believe history will prove that that automatically, over a period of time, gives the remaining operators a good opportunity to drive up their costs and made a greater profit, and yet by so doing increase the cost because of the lack of competition, to the person who should be doing business with CN Express.

Dr. Bandeen: That would normally encourage somebody else to come in, if it is a truly competitive area. The areas that we are greatly concerned about, and intend to take steps to protect, are the ones that do not have competition, and there are four or five areas in the country that are served exclusively by rail. I do not think any of them are in the maritime provinces. They are in northern Manitoba, northern British Columbia, northern Ontario and Quebec. We intend to continue to provide them with service. We have an obligation, and we will make sure that we do uphold that obligation.

In the areas where there is competition, if indeed the existing or the surviving carriers try to increase their rates, then I suppose that will encourage increased competition. At least that is my understanding of the marketplace as it works.

Senator Graham: Thank you, Dr. Bandeen.

Senator Riley: Mr. Chairman, I want to thank Dr. Bandeen for coming here today, particularly under the weather conditions that are prevailing.

I have some concern about some of the statements you have made, Dr. Bandeen. You refer to the competition being heavy, and you mention the adverse effect of the heavy competition upon CN Express. CN Express has always had the reputation of being efficient, even more efficient than many of its competitors. Why has this particular competition, then, been able to overcome the demand for the services of CN Express?

Dr. Bandeen: There is a complicated answer to your relatively simple question, senator. There are two general reasons for this. One we refer to as "cream skimming." In that case the opposition or competition will come in without the obligation to serve the total public and they will move the profitable traffic. They can do that and compete against us and lower the

[Traduction]

Nous sommes prêts à nous occuper du recyclage de ces personnes sous certaines réserves bien entendu; mais une certaine flexibilité est possible.

Le sénateur Graham: Si les personnes étaient mutées, payeriez-vous les frais de déménagement?

M. Bandeen: Oui. Nous nous engageons également à payer toute perte entraînée par la vente de leurs maisons, il s'agit d'une des dispositions de l'entente nationale, et non pas quelque chose qui s'applique particulièrement à Sydney.

Le sénateur Graham: J'ai d'autres préoccupations en plus de celles dont je vous ai déjà fait part. Je m'inquiète particulièrement des coûts toujours croissants des hommes d'affaires de la région, dans toutes les régions du pays. Vous pourriez dire «Bien, quelqu'un d'autre offre ces services où les offrira?»; mais certainement, la perte des messageries du CN dans certaines régions du pays fera disparaître un autre de concurrence, et je crois que l'histoire prouve pendant une certaine période, cela donne automatiquement aux autres compagnies une chance de faire monter leurs prix et de réaliser de plus grands profits, tout en faisant monter les prix en raison de l'absence de concurrence, que paient ceux qui devraient faire affaire avec les messageries du CN.

M. Bandeen: Cette situation encouragerait normalement une autre compagnie à offrir ces services, s'il s'agit vraiment d'un secteur compétitif. Les secteurs qui nous inquiètent particulièrement et que nous avons l'intention de protéger, sont ceux où il n'y a pas de concurrence et il existe quatre ou cinq régions dans le pays qui sont desservies exclusivement par chemin de fer. Je ne crois pas qu'on en trouve dans les provinces maritimes. Il y en a dans le nord du Manitoba, de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec. Nous avons l'intention de continuer à leur offrir nos services, nous avons un engagement envers eux et nous le respecterons.

Dans les régions où il existe une certaine concurrence, si les compagnies en place tentent vraiment d'augmenter leurs taux, je suppose que cela encouragera une plus grande concurrence. Du moins, c'est comme ça que je vois le système de l'offre et de la demande.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur Bandeen.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je tiens à remercier M. Bandeen d'être venu aujourd'hui, particulièrement étant donné le mauvais temps.

Mais certaines des choses que vous avez dites m'inquiètent, monsieur Bandeen. Vous dites que la concurrence est importante et qu'elle a eu un effet négatif sur les messageries du CN. Les messageries du CN ont toujours eu la réputation d'être très efficaces, même plus efficaces que nombre de ses concurrents. Pour cette concurrence particulière a-t-elle réussi à attirer une partie de la demande pour les services de messageries du CN?

M. Bandeen: La réponse à votre question est relativement complexe, sénateur. Il y a deux raisons générales à l'origine de cette situation. La première est la «crème» des clients. Dans ce contexte, l'opposition ou la concurrence n'est pas obligée d'offrir ses services à tout le public et transporte les marchandises les plus avantageuses. Ils peuvent ainsi nous faire concurrence,

[Text]

prices and get the traffic away from us. That happens not only in central Canada but in other parts of the country. Consequently, that leaves us with the traffic that the competitors do not want. We are left carrying that traffic as part of our obligation and part of our desire to serve the public as a whole. That kind of competition is difficult.

Senator Riley: CN has also been accused of skimming as well at times.

Dr. Bandeen: That is an accusation I am not aware we have been charged with before.

Senator Riley: In matters of freight other than express I have heard accusations made publicly that CN has been aggressive in competing with other companies with respect to creaming off the better type of freight. But we can leave that aside.

Senator McElman: If I may intervene, Senator Riley, I would draw your attention to the fact that there is no competition on the freight rate for pulpwood in New Brunswick.

Senator Riley: That is one thing I had in mind.

Senator McElman: Exactly.

Senator Riley: If I may remain with the question of competition, you mentioned Rapidex Air. Just what was Rapides Air?

Dr. Bandeen: May I recall upon Claude Perron, who is president of CN Express, to describe to you what Rapidex Air was exactly?

Mr. Claude Perron, President and General Manager, CN Express: Faced with the service created by the Express to compete against Air Canada, CP Air, Alltrans, and all these companies, there was a move designed to protect ourselves from the potential loss of all of our air express traffic, because we heard that Air Canada was likely to take over all of the air business and erode gradually our traffic.

So it is a similar service to CouriAir and Airvelop, except that it was designed to service commercial outfits in the zero to 70-pound weight interval.

Senator Riley: Dr. Bandeen talked about less-than-carload lots. You transport your express mostly through door-to-door pickup and delivery. You also engage brokers, do you not, to haul your vans?

Mr. Perron: The Express does the pickup and delivery. The moving of the goods between terminals is, in some instances, done by Express employees, but in some other cases, as in the province of Quebec where we have no highway authorities, it is subcontracted to local carriers.

[Traduction]

baisser les prix et attirer nos clients. De telles choses se passent non seulement au centre du Canada mais dans d'autres régions du pays. Ainsi, nous devons transporter les marchandises qui n'intéressent pas nos concurrents. Nous devons transporter ces marchandises en raison de notre engagement et de notre désir de servir tout le public canadien. Ce genre de concurrence est très difficile.

Le sénateur Riley: Le CN a été accusé de se servir parfois lui aussi du même genre de manœuvres.

M. Bandeen: Je ne savais pas qu'on nous en avait accusé.

Le sénateur Riley: Pour ce qui est des marchandises transportées par un autre service que les messageries, vous avez été accusés publiquement d'être très agressif dans votre concurrence avec d'autres compagnies et d'essayer d'obtenir les meilleures marchandises. Mais ce n'est pas tellement important.

Le sénateur McElman: Si je peux interrompre un instant, sénateur Riley, j'aimerais attirer votre attention sur le fait qu'il n'y a pas de concurrence dans les taux de transport du bois à pâte au Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Riley: C'est une des choses auxquelles je pensais.

Le sénateur McElman: Exactement.

Le sénateur Riley: Pour en revenir à la concurrence, vous avez parlé de Rapidex Air. De quoi s'agit-il au juste?

M. Bandeen: Puis-je demander à Claude Perron, président des messageries du CN de décrire exactement ce qu'était Rapidex Air.

M. Claude Perron, président et directeur général, messageries du CN: Depuis la création des messageries du CN pour concurrencer Air Canada, CP Air et Alltrans et toutes ces compagnies, on a décidé de se protéger contre la perte éventuelle de tous les clients de notre service de transport aérien, parce que nous avons entendu dire qu'Air Canada monopoliserait probablement tout le transport aérien et attirerait graduellement nos clients.

Donc, Rapidex Air est un service semblable à CouriAir et Aervelop; la différence étant que ce service a été conçu pour les sociétés commerciales qui veulent envoyer des colis pesant 70 livres ou moins.

Le sénateur Riley: Monsieur Bandeen a parlé des envois fractionnés par train. Votre service de messagerie s'occupe principalement du ramassage chez l'expéditeur et de la livraison chez le destinataire. Vous faites également appel aux services de courtiers pour s'occuper du transport, n'est-ce pas?

M. Perron: Les messageries s'occupent de la collecte et de la livraison. Le transport des marchandises entre les terminaux est, dans certains cas, effectué par des employés des messageries du CN, dans certains autres cas, comme dans la province de Québec où nous n'avons pas de permis pour le transport routier, nous faisons appel, par sous-traitance, aux entreprises de transports locales.

[Text]

We are also using our subsidiaries, trucking subsidiaries like Husband, Midland and so on, to do some of that kind of movement between terminals.

The ultimate delivery is done mostly by Express.

Senator Riley: You say you are not licensed in Quebec. Why would you not try to meet the efforts that were made by CP, and successfully, by taking over a company like Smith Transport, for instance, which already had licenses to transport in Quebec.

Mr. Perron: There is a very complex answer to the question, senator. If you wish, I can elaborate on it, but the Province of Quebec is not too keen on Crown corporations being present in the transportation field in Quebec, particularly because of the fact that we have trucking subsidiaries and in some instances would be duplicating our presence to duplicate authorities.

We have also made some undertakings in the past that we would not be "over the road," if we acquired the subsidiaries called Chalut Transport and Husband. There is a long story to that, senator.

Senator Riley: In the overall impact of the competition, what effect did the American firm Purolator Courier Service have on CP Express?

Dr. Bandeen: You mean CN Express?

Senator Riley: Yes, sorry.

Mr. Perron: Their market target is different. We have tried for a number of years to compete in that particular specialized market called the courier market, in which UPS is good and CP is also good through its CanPar operation. We have tried to be efficient in that particular market, but we have concluded that cost-wise there is no way we can come up with a unit cost for fees that would enable us to survive. Therefore, we have decided not to stay in that particular market.

Senator Riley: Why did you decide that? The courier services, starting with Purolator, which is a subsidiary of an American company, came in and took over the service. They enlarged it. They received interprovincial authorization and they carry a stupendous quantity or value of LTL shipments, small parcels up to 100 pounds, I believe. Why could you not meet that competition?

Mr. Perron: To succeed in that particular market, senator, you really have to create an organization which is totally separate from the so-called heavier kind of shipment. The CanPar operation has a different kind of mix of traffic, as has UPS and Purolator. Their average weight per shipment is much lower than our own in Rapidex. Our own is 22 pounds. CanPar has about 11 pounds. Their selling is more specialized. It is more selective. They are offering a plant, a plant design, and the equipment they have to process the parcels is also different from our existing plant.

If we had wanted to be successful in that particular business, it could have been through the route of creating a totally separate organization, with separate management, separate selling force, separate plant, and separate everything.

[Traduction]

Nous nous servons également de nos filiales, nos filiales de camionnage comme Husband, Midland etc., pour effectuer ce genre de transport entre terminus.

La livraison finale est faite surtout par le service des messageries.

Le sénateur Riley: Vous dites que vous n'avez pas de permis pour le Québec. Pourquoi ne pas faire comme le CP qui, avec grand succès, a racheté des sociétés, comme Smith Transport, par exemple, qui possédait déjà des permis pour le transport au Québec.

M. Perron: La réponse à votre question est très complexe, monsieur. Si vous voulez, je peux vous dire que la province de Québec n'aime pas tellement que des sociétés de la Couronne participent aux activités du secteur des transports au Québec, plus particulièrement parce que nous possédons des filiales de camionnage et que, dans certains cas, il y aurait chevauchement.

Nous nous sommes également engagés à ne pas «monopoliser» le transport routier si nous faisons appel aux services de filiales comme Chaput Transport et Husband. C'est une longue histoire, sénateur.

Le sénateur Riley: Au point de vue impact global de la concurrence, quel effet a eu la présence du service de courrier américain Purolator sur les messageries du CP.

M. Bandeen: Vous voulez dire les messageries du CN?

Le sénateur Riley: Oui, désolé.

M. Perron: Leur marché est différent. Nous essayons depuis un certain nombre d'années de nous introduire dans le marché spécialisé de la messagerie, où UPS tout comme CP, grâce à CanPar, font de bonnes affaires. Nous avons essayé d'y être efficace, mais nous avons finalement conclu que nous ne pouvions en arriver à un prix de revient unitaire en vue d'établir des tarifs qui nous permettraient de survivre. Nous avons donc décidé de nous retirer.

Le sénateur Riley: Pourquoi? Les services de messageries, qui ont commencé avec Purolator, filiale d'une société américaine, ont bien pris de l'expansion. Ces sociétés ont reçu les autorisations interprovinciales nécessaires, et traitent une grande quantité ou valeur d'envois fractionnés, par camion, de petits colis jusqu'à concurrence de 100 livres, je crois. Pourquoi n'avez-vous pu affronter cette concurrence?

M. Perron: Pour réussir sur ce marché, sénateur, il faut mettre sur pied une organisation tout à fait distincte de celle des envois de gros colis. CanPar exploite une combinaison de services différents, tout comme UPS et Purolator. Leur poids moyen par envoi est de loin inférieur à celui de notre Rapidex. En ce qui nous concerne, c'est 22 livres alors que CanPar, c'est environ 11 livres. Leur vente est plus spécialisée, plus sélective. Elle offre les services et une installation d'une conception particulière, et du matériel de traitement des colis qui sont très différents des nôtres.

Nous aurions pu réussir dans ce secteur en créant une organisation totalement distincte, sur le plan de la direction, de la vente, des installations.

[Text]

When we launched Rapidex, it made sense to protect the volume, and we created a by-product called Rapidex to maintain the volume of business, because we had the capacity, and so on. But the way of handling the business was mixed in with the same plant, the heavier shipment terminal plant, and so on, and through this method it was impossible to achieve a low cost or a cost comparable with that of Purolator's cost or CanPar's cost.

Senator Riley: You suggested previously that you haul your LTL freight mostly through truckers who have their own tractors but use your trailers. You made the exception of Quebec. Would your truckers be paid higher than would truckers with private firms?

Mr. Perron: That would depend on the volumes. We pay the local carriers on the basis of frequency of service, on the basis of volumes, and so forth. All these arrangements are contractual and the rates are published.

Dr. Bandeem: To the best of my knowledge, they are no different from those a private carrier would negotiate.

Senator Riley: So, your expenses in transporting LTL shipments should not be higher than those of a trucker with a private firm?

Dr. Bandeem: Senator, if I could, there are two quite separate markets. There is the small parcel market, which is run by Purolator and CanPar, which is zero to 70 pounds or zero to 100 pounds. Then there is what we call the LTL market, which generally is above 50 pounds and goes up to a truckload limit. We think we can compete in the LTL market. We think we have the ability, the staff and capacity to compete in the LTL market. That is what all of this activity is aimed towards.

We think we could also compete in the parcel market, but we would have to start a whole new business and go into large expenditures, with different sheds and different operations.

Looking at the people who are already in it and those who are about to enter it, we do not feel there is any need for us to get involved in that business as far as most places in Canada are concerned. It would be difficult to make a living from that, but we want the LTL market. That is why we are trying to get down to a core of 30 terminals. We will move the LTL between the 30 terminals and all other places in Canada in line with local trucking people. We think we can make money from that.

Senator Riley: These offices you are closing down in New Brunswick in such places as Campbellton, Fredericton and Newcastle, you minimize the number of employees which would be affected. In those areas it means a large percentage of employees will be affected. Are you going to interline that with other trucking firms?

Dr. Bandeem: Yes, with local trucking firms which are licensed.

Senator Riley: Are you going to add a surcharge on to that?

[Traduction]

Lorsque nous avons lancé le Rapidex, il était sensé d'essayer de protéger le volume. Nous avons créé un sous-produit appelé Rapidex pour maintenir le volume des affaires. Nous en avions la capacité, etc. Mais la façon de traiter ces affaires était mêlée au même plan, au terminus d'expédition de gros colis, etc. Il était impossible d'obtenir un prix de revient inférieur ou du moins comparable à celui de Purolator ou de CanPar.

Le sénateur Riley: Vous avez dit que vous traitiez votre cargaison LTL par l'entremise de camionneurs ayant leur propre train mais utilisant vos remorques. Vous avez parlé de l'exception du Québec. Vos camionneurs seraient-ils mieux payés que ceux des entreprises privées?

M. Perron: Tout dépendrait des volumes en cause. Nous payons les transporteurs locaux en fonction de la fréquence des services, et en fonction des volumes, etc. Toutes ces modalités sont contractuelles, et les taux sont publiés.

M. Bandeem: Que je sache, elles ne sont pas différentes de ce qu'un transporteur privé négocierait.

Le sénateur Riley: Vos dépenses de transport de camionnées incomplètes ne devraient donc pas être plus élevées que celles d'un camionneur travaillant pour une entreprise privée.

M. Bandeem: Sénateur, je vous ferais remarquer qu'il y a deux marchés tout à fait distincts. Il y a celui des petits colis, dirigé par Purolator et CanPar, qui va de 0 à 70 ou 100 livres. Puis il y a ce que nous appelons le marché LTL, où généralement les colis pèsent plus de 50 livres et peuvent atteindre la limite d'une camionnée. Nous pensons pouvoir tenir la concurrence sur ce marché, c'est-à-dire avoir le personnel et les installations nécessaires pour ce faire. C'est ce que vise l'ensemble de cette activité.

Nous pourrions aussi soutenir la concurrence sur le marché des colis, mais il nous faudrait mettre sur pied une nouvelle affaire, engager de fortes sommes pour les hangars, le fonctionnement.

Vu le nombre de ceux qui sont déjà dans ce secteur et de ceux qui s'apprêtent à s'y lancer, nous ne voyons pas la nécessité de nous y engager au Canada. Il serait difficile d'en sortir avec des profits, mais nous tenons au marché LTL. C'est pourquoi nous essayons d'en arriver à trente terminus seulement. Nous assurerons le transport des cargaisons LTL entre ces trente terminaux et tous les autres cours du Canada, de concert avec les camionneurs locaux. Nous pensons ainsi pouvoir faire de l'argent.

Le sénateur Riley: Dans les bureaux que vous fermez au Nouveau-Brunswick, par exemple à Campbellton, à Fredericton et à Newcastle, vous réduisez au minimum le nombre d'employés qui en seront touchés. Mais dans ces régions, un fort pourcentage en subiront les conséquences. Assurerez-vous un transfert dans d'autres entreprises de camionnage?

M. Bandeem: Dans les entreprises de camionnage locales détentrices d'un permis.

Le sénateur Riley: Allez-vous y ajouter une charge supplémentaire?

[Text]

Dr. Bandeen: There is not a sufficient volume now. At one point there was. I think in my presentation I referred to having 24 million shipments at one point. We are now down to less than 7 million shipments. There is not enough volume to go to all of these points, but there was at one point.

Senator Riley: Does the diminution of those shipments mean that this business has gone to the other competing firms?

Dr. Bandeen: Yes, it does.

Senator Riley: Why could you not have kept that business?

Dr. Bandeen: We tried to. Perhaps we should have woken up a little earlier and decided that we were not going to be all things to all people. We should have done what we are doing now 10 years ago. If we had done that, perhaps we could have retained a larger share of the market. We tried to compete and continued to offer a full line of service. Consequently, our competitors came along and kicked us out of the parcel market, and they kicked us out of the LTL market. We were trying to offer everybody everything, and as a consequence, we did not compete terribly well in any one of them.

Now we are saying that that was a mistake and that we should have recognized it and we should have taken action. We recognize that now and we want to get down to something we feel we have an advantage on. We have the facilities, the knowledge and the employees to compete in the LTL market, and we think we can take them on. Not only do we have the physical plant, but we have a computer system which will trace every parcel. The other competition does not have that and we think that this is an area in which we can compete effectively and give good service to the communities.

Senator Riley: Actually, your LTL shipments include a certain percentage of express parcels.

Dr. Bandeen: You are right. The parcels moved more under Rapidex, and Rapidex was a separate tariff and a separate handling.

Perhaps Mr. Perron could give you a better breakdown between Rapidex and LTL, but one example is that we cannot trace Rapidex shipments. We cannot tell people where the parcel is located at any given time. With the LTL, starting early next year, we will be able to trace every shipment. We think we can compete in this area.

We lost out on the parcel market. Had we been a little more spry on our feet, or had we taken the action we are taking now 10 years ago, perhaps we could have set up a service to compete with Purolator. CP has done that. They have something called Can Par, which they set up three or four years ago. I understand that that is breaking even and yet they are competing head-on with Purolator, UPS and other parcel movers. However, we did not move into that area then, and we have now assessed that it is too late to do that now. The market is already full.

[Traduction]

M. Bandeen: Actuellement, le volume n'est pas suffisant. A un moment donné, il l'était. Je pense avoir signalé dans mon exposé qu'il avait eu à un moment donné 24 millions d'envois. Nous en sommes aujourd'hui à 7 millions. Le volume n'est pas suffisant pour que nous desservions tous ces points, mais il l'a déjà été.

Le sénateur Riley: Cette diminution veut-elle dire que ce secteur est passé à d'autres entreprises concurrentes?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Riley: Pourquoi n'avez-vous pu conserver ce secteur?

M. Bandeen: Nous avons essayé de le faire. Nous aurions peut-être dû nous réveiller plus tôt et décider de ne pas offrir tout à tout le monde. Nous aurions dû faire il y a dix ans ce que nous faisons maintenant, ce qui nous aurait peut-être permis de conserver une plus grande part du marché. Nous avons essayé de tenir la concurrence et par conséquent continué à offrir une gamme complète de services. Nos concurrents ont fait leur chemin et nous ont écartés du marché des colis et du marché LTL. Nous essayions d'offrir tout à tout le monde, si bien que nous avons exercé une piètre concurrence sur les deux marchés.

C'était une erreur. Nous aurions dû le reconnaître à cette époque et prendre des mesures en conséquence. Aujourd'hui, nous voulons simplement occuper un secteur dans lequel nous pensons être avantagés. Nous avons les installations, les connaissances et le personnel nécessaires pour concurrencer le marché LTL, et nous pensons pouvoir réussir. Nous avons non seulement l'installation physique nécessaire, mais aussi un système informatisé qui permettra de retracer tous les colis. Nos concurrents n'ont pas ces mêmes avantages et nous pensons pouvoir dans celui-ci exercer une concurrence efficace et assurer un bon service aux localités.

Le sénateur Riley: En fait, vos envois LTL comprennent un certain pourcentage d'express.

M. Bandeen: C'est juste. Plus de colis ont été confiés au Rapidex, qui avait un tarif distinct et comportait un traitement distinct.

M. Perron pourrait peut-être vous donner une meilleure répartition en ce qui concerne le Rapidex et le LTL, mais nous ne pouvons par exemple retracer les envois par Rapidex; nous ne pouvons dire aux clients où se trouve leur colis à un moment donné. Par contre, en ce qui a trait au LTL, nous pourrions dès le début de l'an prochain retracer tous les envois. Nous croyons pouvoir tenir la concurrence dans ce domaine.

Nous avons perdu le marché des colis. Si nous avions été plus prompts, ou si nous avions, il y a 10 ans, pris les mesures que nous prenons maintenant, nous aurions peut-être pu mettre sur pied un service concurrentiel par rapport à celui de Purolator. CP l'a fait. Elle a quelque chose qui s'appelle le Can Par. Elle l'a mis sur pied il y a 3 ou 4 ans. Je crois comprendre qu'elle a atteint le seuil de rentabilité et pourtant elle fait une concurrence acharnée à Purolator, UPS et à autres transporteurs de colis. Toutefois, nous ne nous sommes pas à cette époque lancés dans ce secteur. D'après nos évaluations, il est maintenant trop tard, le marché étant déjà saturé.

[Text]

Senator Riley: So, you admit that your competitors stole that market from you?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Riley: Something that has always confused me is the role of Canadian National Transportation Limited in respect of Canadian National Express. Are you still operating under CNTL?

Dr. Bandeen: The best thing I can do is to try to describe it. It is a bit confusing, and that comes from the history of it. We can give you that chapter and verse.

At one point there was a company in Canada called Canadian National Express, which operated CN Express in about 1960. That company was retained. We still have it on our books. It is still listed as CN Express, but all the business was taken away from it. When the express and LTL were put together back in 1961, we took all the business away from CN Express and put it into the railway. It is not a separate entity.

Prior to that we set up Canadian National Transportation Limited. That had two major functions, one being to own and operate a separately operated trucking company. It owns Eastern, Husband, and others.

Senator Riley: With Canada-wide operations?

Dr. Bandeen: Yes, it operates right across Canada.

The other part of Canadian National Transportation Limited runs the trucks that pick up and deliver the LTL for the railway. They still do that.

So, Canadian National Transportation Limited runs the separately operated trucking unit. It has a small part of express which it runs for CN Express, which is a division of the main company. So, the main express is run as a division of the Canadian National Railways, but a small part of its function, which is mainly to pick up and deliver in certain locations, is run by Canadian National Transportation Limited.

Senator Riley: Is Canadian National Transportation Limited showing a profit?

Dr. Bandeen: Yes, the trucking company shows a profit. I think that the Express passes it over. They perform the service and bill the Express for whatever the costs are. On the separately operated trucking business, we show a profit. That varies from year to year, depending on the amount of business.

Senator Riley: So the overall operation of Canadian National Transportation Limited is considered to be profitable venture?

Dr. Bandeen: It shows a profit, yes. It has a return on investment, although I do not think it is adequate.

Senator Riley: It handles all small express parcels for the CNR?

Dr. Bandeen: No, it does not. It handles the separately operated trucking business, and it handles some of the pick up and delivery for some points, but purely on a contract basis with CN Express. CN Express contracts with them to deliver

[Traduction]

Le sénateur Riley: Vous reconnaissez donc que vos concurrents vous ont volé le marché?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Riley: Quelque chose qui m'a toujours embrouillé, c'est le rôle du CN Transport Ltée par rapport à celui du CN Express. Faites-vous encore affaires sous la raison sociale de TNCL?

M. Bandeen: Tout ce que je puis faire, c'est essayer de le décrire. C'est un peu embrouillant, car c'est une longue histoire. Voici ce qui s'est passé.

A un moment donné, vers 1960, nous avons créé une société appelée le CN Express, que nous avons conservée. Elle figure toujours sous ce nom dans nos livres, mais nous lui avons retiré toutes les affaires. Quand, en 1961, l'express et LTL ont été réunis, nous avons pris toutes les affaires du CN express et les avons mises dans le chemin de fer. Ce n'est pas une entité distincte.

Avant cela, nous avons créé le CN Transport Ltée. Il avait 2 grandes fonctions, l'une consistant à posséder et exploiter une société de camionnage administrée séparément. Elle possède Eastern, Husband et d'autres.

Le sénateur Riley: Elle fonctionnait à l'échelle nationale.

M. Bandeen: Oui, elle fonctionne dans tout le Canada.

L'autre partie du CN Transport Ltée est chargée des camions qui forment la cueillette et la livraison des envois fractionnés par chemin de fer. Il en est toujours ainsi.

Donc, le CN Transport Ltée dirige le service de camionnage exploité séparément. Il dirige une partie de l'express pour le CN Express, division de la société mère. Donc, le principal express est exploité comme une division du CN Rail, mais une faible partie de ses fonctions, c'est-à-dire principalement la cueillette et la livraison en certains lieux, est dirigée par le CN Transport Ltée.

Le sénateur Riley: Le CN Transport Ltée fait-il des bénéfices?

M. Bandeen: Oui, la société de camionnage fait des bénéfices. Je pense que l'express les lui assurent. Elle assure le service et facture l'express pour les coûts en cause. Dans le secteur du camionnage exploité séparément, nous faisons des bénéfices. Ils varient d'année en année, selon le volume des affaires.

Le sénateur Riley: L'exploitation globale du CN Transport Ltée est donc considérée comme une entreprise rentable?

M. Bandeen: Elle fait des bénéfices, oui. Elle a un rendement d'investissement, mais je ne pense pas qu'il soit suffisant.

Le sénateur Riley: Elle traite tous les petits colis express pour le CN Rail.

M. Bandeen: Non. Elle s'occupe du secteur du camionnage exploité séparément, et traite une partie de la cueillette et de la livraison, mais simplement par contrat avec le CN Express. Ce dernier conclut avec elle des contrats de livraison et de cueil-

[Text]

and pick up some of their traffic. They could go out and contract with an outside carrier.

Senator Riley: Unless I am misinformed, Canadian National Transportation Limited submits its accounts to CN Express, as Canadian National Railways, at the end of each year?

Dr. Bandeen: I think that is done on a monthly basis. That is done periodically.

Senator Riley: So any equipment they use in connection with CN Express, CN Express reimburses them for it.

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Riley: Who takes the depreciation?

Mr. Perron: Well, CNTL has highway authorities, particularly in the maritimes, and CN Express operates these authorities. The tariff is filed under CNTL with the CTC. There is a charge made to CNTL against that revenue which includes depreciation and the cost of the line haul, and so on, but it is just a book entry, really. The express is just a part of the overall CNTL, and there is no net charge to CNTL for trucking as a whole. The services rendered by CNTL trucking are paid on a contractual basis by CN Express. The only reason we use the name CNTL Express is that of the highway authorities.

Senator Riley: When I was chairman of the New Brunswick Motor Carrier Board, if I recall correctly, the CNTL did not have the authorities at that time; it was the CN Express. I may be wrong and my memory may serve me incorrectly. As I understood it, the CNTL was operated by CN Express, and the employees of CNTL in the maritimes, or at least in New Brunswick, were paid by Canadian National Express. Is that right?

Dr. Bandeen: The situation differs from region to region, and our understanding is that the CNTL has the licences in New Brunswick. CN Express operates them under the name of CNTL, so they would in essence be paid by CN Express, yes.

Senator Riley: And the employees?

Dr. Bandeen: They would be CN Express.

Senator Riley: I asked, when Mr. Smith was here before us, if he could kindly arrange to have produced for us the last two balance sheets for CNTL. Are they available?

Dr. Bandeen: We are working on them and we will make them available. We will file them with you. They are not too meaningful, as you know.

Senator Riley: I have never been able to understand them. When you talk about retained earnings, what are those retained earnings used for and are they the equivalent of retained income tax?

Dr. Bandeen: To answer your second question first, no, they are not retained income tax; they are retained earnings. In the case of CN, as a result of our recapitalization bill of 1978, when I was last here, we are required to pay 20 per cent of our earnings after tax in the form of a dividend to the government.

[Traduction]

lette pour une partie du trafic. Elle pourrait tout aussi bien conclure des contrats avec un transporteur extérieur.

Le sénateur Riley: Si je ne m'abuse, le CN Transport Ltée soumet ses comptes du CN Express, sous le titre de CN Rail, à la fin de chaque année?

M. Bandeen: Je pense qu'elle le fait mensuellement. De toute façon, c'est périodiquement.

Le sénateur Riley: Donc, les coûts du matériel qu'elle utilise à l'égard du CN Express lui sont remboursés par celui-ci.

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Riley: Qui assume la dépréciation?

M. Perron: Le TNCL possède des autorisations pour le transport, routier notamment dans les Maritimes, qui sont administrées par le CN Express. Le tarif est déposé auprès de la Commission des transports sous le titre de TNCL. Une imputation est faite au compte du TNCL sur les recettes, qui en englobe la dépréciation et le coût du parcours de la ligne. Mais ce n'est qu'une inscription comptable. L'express n'est qu'une partie de l'ensemble du TNCL, qui n'a pas d'imputation nette pour le camionnage dans son ensemble. Les services rendus par la division du camionnage du TNCL sont payés par le CN Express en vertu d'ententes contractuelles. Nous utilisons le nom de TNCL Express, simplement à cause des autorisations relatives aux transport routier.

Le sénateur Riley: Lorsque j'étais président du Motor Carrier Board du Nouveau-Brunswick, si je me rappelle bien, le TNCL n'avait pas les autorisations à cette époque; c'était le CN Express. Ma mémoire me fait peut-être défaut. Si je ne m'abuse, le TNCL était exploité par le CN Express, et les employés du TNCL dans les Maritimes, ou du moins au Nouveau-Brunswick, étaient payés par le CN Express. Est-ce exact?

M. Bandeen: La situation varie selon les régions et nous croyons comprendre que les TNCL détiennent les permis pour le Nouveau-Brunswick. Les Messageries du CN les exploitent sous l'appellation de TNCL ce qui revient à dire qu'ils sont payés par les Messageries du CN.

Le sénateur Riley: Et les employés?

M. Bandeen: Ce sont des employés des Messageries du CN.

Le sénateur Riley: Lorsque M. Smith est venu témoigner, je lui ai demandé s'il pouvait nous remettre les deux derniers bilans des TNCL. Est-il possible de se les procurer?

M. Bandeen: Nous sommes à les préparer et nous vous les remettrons; cependant, comme vous le savez, ces bilans ne sont pas très significatifs.

Le sénateur Riley: Je n'ai jamais été capable de les comprendre. Par exemple, à quoi servent les bénéfices non répartis dont vous parlez? Sont-ils l'équivalent des retenues sur l'impôt?

M. Bandeen: Je répondrai d'abord à votre deuxième question. Non, ce ne sont pas des retenues sur l'impôt, ce sont des bénéfices non répartis. Dans le cas du CN, aux termes de notre projet de loi de 1978 portant refonte du capital, dont il a été traité la dernière fois que je suis venu témoigner devant ce

[Text]

So each year we pay a dividend—which last year, if my memory serves me correctly, was over \$40 million. The remainder of the money we retain as earnings and spend it on our capital program. That goes for two major purposes—one, to replace existing facilities as they wear out, and the other is to provide for expansion where it is required.

Senator Riley: I have one final question. When can we expect to receive these balance sheets of Canadian National Transportation Limited. You must have them available for 1978 and 1979.

Dr. Bandeen: May I have just a moment to discuss this with the secretary of the company? We did not have a chance to talk before because of the delay in getting here from Montreal. I think we may have those here and so we may be able to make them available to you right now. We had planned on having them with us.

Senator Riley: Do you have a sufficient number of copies so that they can be circulated to each member of the committee?

Dr. Bandeen: No, I think not.

Senator Riley: Perhaps then you could give one to the clerk and she can arrange to have it copied.

Senator McElman: Mr. Chairman, could the record show that we now have an additional witness, Mr. Cooper.

The Chairman: Perhaps Dr. Bandeen will introduce him.

Dr. Bandeen: Mr. Cooper is the Corporate Secretary of Canadian National Railways.

The Chairman: I understand there was a delay in the journey from Montreal and he arrived just a short time ago.

Senator Charbonneau: My first question relates to employment. I wonder if you can tell me how Quebec is affected as far as this reduction in the number of employees is concerned?

Dr. Bandeen: Perhaps Mr. Perron can give you that information.

M. Perron: Au Québec, 205 emplois sont affectés; dans les Maritimes, au total, 316; dans l'Ontario, 365; dans les Prairies, c'est-à-dire la Saskatchewan, le Manitoba, 95; en Colombie-Britannique et l'Alberta, 132; pour un total de 1,110.

Le sénateur Charbonneau: Est-ce que le pourcentage varie beaucoup dans les provinces?

M. Perron: En pourcentage vous avez l'Ontario, 365, et les Maritimes, 316, soit 30 p. 100, à peu près, pour l'Ontario. Un peu moins, 25 p. 100, peut-être, pour les Maritimes. Les provinces de l'Ouest, ensemble, le pourcentage serait à peu près 80 p. 100.

Senator Charbonneau: Wouldn't some of your competitors pick up some of the employees? The volume of business is there and is bound to increase over the years. I am just wondering whether that is not one way to offset the effect of these dismissals.

[Traduction]

comité, nous devons verser au gouvernement 20 p. 100 de nos bénéfices après impôt sous forme de dividendes. Chaque année, nous versons un dividende; ainsi l'an dernier si ma mémoire est bonne, ce dividende se chiffrait à plus de \$40 millions. Le reste des bénéfices que nous conservons, nous l'affectons à notre programme d'investissements. Ce programme vise un double objectif, soit le remplacement du matériel usé et l'expansion nécessaire.

Le sénateur Riley: J'ai une dernière question. Quand devrions-nous recevoir ces bilans des Transports Nationaux du Canada Limitée? Les bilans de 1978 et de 1979 doivent être prêts.

M. Bandeen: Puis-je avoir un petit instant pour discuter de cette question avec le secrétaire général de la société? Nous n'avons pas pu nous entretenir avant le début de la séance à cause du temps que nous avons dû mettre pour venir de Montréal. Il est possible que nous ayons ces bilans ici et que nous puissions vous les distribuer maintenant. Nous avions prévu les avoir.

Le sénateur Riley: En nombre suffisant pour que chaque membre du Comité puisse en avoir une copie?

M. Bandeen: Non, je ne crois pas.

Le sénateur Riley: Vous pourriez peut-être alors en donner un exemplaire au greffier qui pourrait le faire photocopier.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, pourrait-on inscrire au procès-verbal que nous avons un autre témoin, M. Cooper.

Le président: Monsieur Bandeen pourrait peut-être nous le présenter.

M. Bandeen: M. Cooper est le secrétaire général des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le président: Je crois savoir que le voyage de Montréal a été long et que M. Cooper vient d'arriver.

Le sénateur Charbonneau: Ma première question porte sur l'emploi. J'aimerais savoir dans quelle mesure le Québec est touché par cette réduction du nombre d'employés?

M. Bandeen: M. Perron est peut-être plus en mesure de vous renseigner.

M. Perron: In Quebec, 205 jobs will be affected; in the Maritimes, 316; in Ontario, 365, and in the Prairies, that is in Saskatchewan and Manitoba, 95; in Alberta and British Columbia, 132 jobs. That amounts to 1,110.

Senator Charbonneau: In percentage, is there a great variation from one province to the other?

Mr. Perron: In percentage, Ontario loses 365 jobs, the Maritimes 316; that is to say approximately 30 per cent for Ontario. The percentage is somewhat inferior in the Maritimes, 25 per cent. The cumulated percentage for the Western provinces would be in the vicinity of 80 per cent.

Le sénateur Charbonneau: Ne croyez-vous pas que certains de vos concurrents embaucheront une partie de vos employés? Le volume d'affaires est là et il devrait augmenter. Ainsi, je me demande si ce n'est pas seulement une façon de compenser les effets de ces mises à pied.

[Text]

Dr. Bandeem: One of the points I made in my introductory remarks and that I would like to re-emphasize is that we do not anticipate that any great number of these people who have less than two years' service we feel less obligation to, but even there we have an obligation under the union contract to pay them, and we are going to do that.

With the people above that, we are either going to try to relocate them or retrain them and, it is hoped, retain them within Canadian National. To move to a new job is a disadvantage for them. If they have so many years service with us, then they lose their service and they lose their pension rights. We would prefer to try to keep them, if that is possible, and spend money on retraining and relocating them.

Senator Charbonneau: I was wondering if perhaps these competitors were more streamlined and therefore did not need these extra employees.

Mr. Perron: Well, they are making a profit.

Senator Rowe: If I may interrupt for a moment, where does Newfoundland fit into this?

Dr. Bandeem: Newfoundland has been kept separate and we have set it up as part of the Terra Transport. Terra Transport was set up a year and a half ago and it covers the rail, bus and the express operations in Newfoundland. We have kept them out of all of these figures—not because it is not a problem, but because it is being dealt with through the provincial government and the federal government as part of the total operation in Newfoundland.

Senator Rowe: I was afraid we were being swept up or that Newfoundland was being swept up in that term "maritimes".

Senator Charbonneau: Turning from human resources to capital, do you foresee any major new capital expenditures in the new leaner operations of CN Express?

Mr. Perron: This your, senator—that is, 1981—we do not think we will be spending too much money on equipment.

Senator Charbonneau: You will not, you say?

Mr. Perron: We will not be spending too much money on equipment. Our capital budget calls for expenditure of \$4.8 million. In reality, it is unlikely that we will even spend a million. We intend, however, to spend some money on facilities. There are some facilities that need revamping. There is the Toronto problem that we might have to do something about, and Calgary, and possibly the maritimes as well.

[Traduction]

M. Bandeem: Un des points que j'ai fait valoir dans mon discours liminaire et que j'aimerais rappeler, c'est que nous ne prévoyons pas mettre à pied beaucoup de ces employés. Bien sûr, nous nous sentons moins obligés envers les gens qui ont moins de deux années de service, mais encore nous sommes tenus, aux termes des conventions collectives, de leur verser un montant compensatoire et nous avons l'intention de le faire.

Pour ce qui est des gens qui ont plus de deux années de service, nous allons essayer de les relocaliser ou de leur donner une nouvelle formation afin, espérons-le, de les garder à l'emploi du Canadian National. Il n'est pas avantageux pour eux de trouver un nouvel employeur. S'ils ont tellement d'années de service au Canadien National, ils perdent leur ancienneté et leur droit à la retraite en passant à un autre employeur. C'est pourquoi nous préférons essayer de les garder à notre service, si c'est possible, et affecter des crédits à leur formation et à leur réinstallation.

Le sénateur Charbonneau: Je me demandais s'il est possible que l'exploitation de ces concurrents soit mieux intégrée et que, par conséquent, ils n'aient pas besoin d'employés supplémentaires.

M. Perron: Bien, on peut dire que leur exploitation est rentable.

Le sénateur Rowe: Permettez-moi de vous interrompre, mais qu'en est-il de la province de Terre-Neuve?

M. Bandeem: Terre-Neuve est une entité distincte pour laquelle nous avons créé, il y a un an et demi, le groupe Terratransport. Ce groupe assure le transport par chemin de fer et par autobus, ainsi que le service de messageries pour toute la province de Terre-Neuve. La province de Terre-Neuve ne figure pas dans ces chiffres, non pas que ce ne soit pas un problème, mais il s'agit d'une question qui est traitée par les gouvernements provincial et fédéral dans le cadre de l'exploitation totale du transport à Terre-Neuve.

Le sénateur Rowe: Je craignais que Terre-Neuve ne soit incorporée dans ce terme «Maritimes».

Le sénateur Charbonneau: Laissons de côté les ressources humaines et tournons-nous vers le capital. Prévoyez-vous de grosses dépenses de capital pour l'exploitation du nouveau service intégré des Messageries du CN?

M. Perron: Pour cette année, sénateur, pour l'année 1981, nous ne prévoyons pas dépenser beaucoup d'argent pour le matériel de la façon dont nous allons justifier les dépenses extraordinaires impliquées pour la mise en œuvre.

Le sénateur Charbonneau: Vous dites que vous n'allez pas dépenser trop d'argent pour l'équipement?

M. Perron: C'est exact. Notre budget d'investissement exige des dépenses de \$4.8 millions. En réalité, il est peu probable que nous dépensions même \$1 million. Toutefois, nous avons l'intention de dépenser un certain montant pour les installations. Il y en a certaines qui ont besoin d'être améliorées. Nous aurons peut-être à faire quelque chose pour résoudre le problème de Toronto, celui de Calgary et, éventuellement, celui des Maritimes.

[Text]

Senator Charbonneau: Would it be asking you to reveal a trade secret at this time if I were to inquire what your projected revenues, profit or deficit will be?

Mr. Perron: It is difficult to forecast at this time what the impact of all of these changes will be, but our budget, as approved by the board, shows a deficit of \$46 million in 1981, *versus* an estimated deficit in 1980 of \$53 million. It all depends on how we account for the extraordinary expenses that are going to be part of the implementation of that particular market concentration plan. There will be exceptional expenditures, such as the three months' notice that we have to pay to the employees, severance pay, and so on. It is therefore difficult to estimate the impact of all this on the net.

Senator Charbonneau: Assuming that there will be none of these non-recurrent expenditures in the future, and supposing you have normal operations—if you did not have those special cases—what would your projected revenues, or profit, be?

Mr. Perron: We believe the deficit can be lowered substantially. We are just in the process of evaluating what "substantially" means; but the volume of business for Rapidex is about \$16 million.

The expense reduction will be due to the layoff, the reduction in the fleet, sales of terminal facilities, reduction in taxes, and so again depending on the volume we lose on the LTL business. As you can imagine, implementing all of these programs quickly could have some impact on our customers and our prime volume. So, the potential expense reduction is in the order of \$30 million or \$35 million, and if the volume of the LTL is not affected we could have a net gain which is substantial.

Senator Charbonneau: You must have studied all the implications before going ahead with your decision. You seem rather vague right now.

Mr. Perron: Yes, senator, but to tell you the truth, the Express has been studied to death, and I think these actions make sense when you look at the successful carriers in the industry.

Senator Charbonneau: I know your problems. I was on your board for three years, years ago.

Dr. Bandeen: What we hope to do, over a period of time, is turn the residual Express, the LTL, into a profitable, viable operation. We think we see the way to do that. We cannot guarantee it, and 1981 is going to be a difficult year, because it is going to have all these one-shot expenditures involved in looking after the people concerned, such as the retraining program, the separation cost, and so forth. We anticipate that within five years, however, we will, hopefully, be in a black position vis-à-vis the residual express. If not, then I suppose we have to re-examine the position in a couple of years, and perhaps the next time I appear here I will be able to answer that question much more fully.

[Traduction]

Le sénateur Charbonneau: Serait-ce vous demander de révéler un secret commercial si je me renseignais sur le montant des recettes, des bénéfices ou des déficits envisagés?

M. Perron: Il est difficile pour l'instant de prévoir quelles seront les répercussions de toutes ces modifications. Toutefois, notre budget, tel qu'approuvé par la Commission, montre un déficit de \$46 millions en 1981 par rapport à un déficit évalué pour 1980 à \$53 millions. Tout dépend de ce projet particulier de concentration du marché. Il y aura des dépenses exceptionnelles, telles que le préavis de trois mois que nous devons payer aux employés, l'indemnité de fin de service, etc. En conséquence, il est difficile d'évaluer les répercussions de tout cela sur le net.

Le sénateur Charbonneau: Supposons qu'il n'y aura rien de tout cela, disons des dépenses non répétées à l'avenir, et supposons que les opérations sont normales. Si vous n'aviez pas ces cas spéciaux, quels seraient vos recettes ou bénéfices envisagés?

M. Perron: Nous croyons que le déficit pourrait être notablement réduit. Nous sommes en train d'évaluer ce que signifie «notablement»? mais le volume d'affaires pour le Rapidex est d'environ \$16 millions.

La réduction des dépenses sera due à des mises à pied, à la diminution de la flotte, à la vente d'installation de terminaux, à la diminution des impôts etc., une fois encore en fonction du volume que nous perdons dans le secteur des charges incomplètes car, comme vous pouvez l'imaginer, la mise en œuvre de tous ces programmes pourrait avoir rapidement des répercussions pour nos clients et notre volume principal. Il en résulte donc que la réduction éventuelle des dépenses est de l'ordre de \$30 millions ou de \$35 millions. Si le volume des charges incomplètes n'est pas affecté, nous pourrions avoir un bénéfice net notable.

Le sénateur Charbonneau: Vous avez dû étudier toutes les implications avant de donner suite à votre décision. Pour l'instant vous avez l'air assez vague.

M. Perron: Oui sénateur, mais pour vous dire la vérité, l'express a été étudié de façon approfondie et je pense que ces mesures sont justifiées lorsque vous regardez les transporteurs qui ont réussi dans l'industrie.

Le sénateur Charbonneau: Je connais vos problèmes. Il y a déjà plusieurs années, j'ai été à votre commission pendant trois ans.

M. Bandeen: C'est ce que nous espérons faire, sur une période donnée, c'est de transformer ce qui reste de la section de l'Express et des charges incomplètes en une opération profitable et viable. Nous pensons voir la façon d'y arriver. Nous ne pouvons pas la garantir et 1981 sera une année difficile parce qu'elle va comporter tous ces frais initiaux pour la recherche des personnes intéressées, les programmes de recyclage, des coûts de cessation d'emploi etc. Nous espérons toutefois que, d'ici cinq ans, cette affaire de l'express ne sera plus déficitaire. Sinon, il nous faudra réexaminer la situation dans une ou deux années. Peut-être que la prochaine fois que je comparaitrai ici, je serai en mesure de répondre à la question de façon plus complète.

[Text]

Senator Charbonneau: In the light of your experience, you do not see that the services across the country will be diminished, in the sense that if you pull out, someone is going to come in and service the areas of the country you are moving out of.

Dr. Bandeem: They are pretty well all serviced now. Almost every location where we have a terminal that we are abandoning has a number of truck lines already servicing it.

Mr. Perron: If I may add, Mr. Chairman, we believe that the service will improve, because by simplifying our system we think we can provide more reliable service. The computer system is going to give us an edge, and the whole Express system is very confident that indeed the customer will have better service.

Senator Charbonneau: I was wondering what is the recent ratio of your capital expenditures to the financing derived from depreciation earnings and debt money? What is the ratio between the three? Does it vary so much every year, or is it fairly steady every year? Let us say since you have shown these profits, anyway.

Dr. Bandeem: It varies, of course, depending on our profitability. Last year we had a profit after taxes of \$208 million. We paid some \$40 million to the federal government, so we ended up with \$170 million, roughly, that we could use for capital expenditures; but in prior years we were much lower than that, because our profit is just building up now to a respectable level. We still have a return on our investment which is less than 8 per cent on our total capital invested. It varies from year to year. But our depreciation, which I do not have here, is, I believe, around \$200 million to \$300 million for the whole corporation. It, again, varies. As we put more capital in, we get more depreciation.

The figure I was looking for, I gather, is \$187 million, \$188 million for depreciation; but if I remember correctly, our salvage is another \$25 million. So basically, it is over \$200 million.

Senator Charbonneau: But your total capital expenditures are how much?

Dr. Bandeem: Last year they were \$700 million.

Senator McElman: Dr. Bandeem, is the slogan for CN still "A business as well as a responsibility"?

Dr. Bandeem: Yes.

Senator McElman: With regard to the responsibility aspects of it, is that a reference to your mandate from the Canadian Parliament to provide service to the Canadian people?

Dr. Bandeem: Yes. An efficient and economic transportation service.

Senator McElman: Do you regard your company, as now constituted, as being the same as CPR in its responsibility to

[Traduction]

Le sénateur Charbonneau: A la lumière de votre expérience, vous ne prévoyez pas que les services à travers le pays seront réduits en ce sens que, si vous nous retirez d'une région, un autre se présentera pour desservir les régions du pays que vous quittez.

M. Bandeem: Elles sont très bien desservies à l'heure actuelle. Presque tous les endroits où nous avons un terminal que nous abandonnons possèdent un certain nombre de flottes de camions qui les desservent déjà.

M. Perron: Si je peux préciser, monsieur le président, nous croyons que le service s'améliorera, parce qu'en simplifiant notre système, nous pensons pouvoir assurer un meilleur service. Le système d'ordinateur, nous permettra de jouir d'un certain avantage. Tout le système express espère en fait que les clients seront mieux servis.

Le sénateur Charbonneau: Je me demandais quel est le coefficient actuel de vos immobilisations, par rapport au financement découlant des gains d'amortissement et des dettes? Quel est le coefficient entre les trois? Paraît-il de façon importante tous les ans ou demeure-t-il stable? Disons depuis que vous avez indiqué ces bénéfices.

M. Bandeem: Ils varient, bien entendu, en fonction de notre rentabilité. L'année dernière, nous avons eu un bénéfice, après imposition, de \$208 millions. Nous avons payé quelques \$40 millions au gouvernement fédéral, de sorte que nous nous sommes retrouvés avec \$170 millions, en gros, que nous pouvions utiliser pour les immobilisations. Toutefois, au cours des années précédentes, notre chiffre était beaucoup plus faible, car nos bénéfices atteignent à peine maintenant un niveau respectable. Nous avons toujours un rapport sur nos revenus qui est inférieur à 8% de notre capital total investi. Il varie d'année en année. Toutefois, les chiffres de notre amortissement que je ne possède pas ici sont je crois de \$200 millions à \$300 millions pour toute la société. Une fois encore ils varient. Plus nous investissons des capitaux, plus l'amortissement est important.

Le chiffre que je cherchais est je crois de \$187 à \$188 millions pour l'amortissement mais, si je me souviens bien, notre récupération est de \$25 millions, de sorte que, fondamentalement, le chiffre dépasse \$200 millions.

Le sénateur Charbonneau: Mais à combien s'élèvent en tout vos immobilisations?

M. Bandeem: L'an dernier, elles étaient de \$700 millions.

Le sénateur McElman: Monsieur Bandeem, le slogan du CN est-il toujours «une entreprise aussi bien qu'une responsabilité»?

M. Bandeem: Oui.

Le sénateur McElman: En ce qui concerne l'aspect de la responsabilité, s'agit-il d'une allusion au mandat que vous tenez le Parlement Canadien d'assurer un service pour tous les Canadiens?

M. Bandeem: Oui. Un service de transport efficace et économique.

Le sénateur McElman: Considérez-vous votre société, telle qu'elle est constituée actuellement, à envers le pays les mêmes

[Text]

the country, or is there an extra mandate or responsibility placed upon CN?

Dr. Bandeen: Well, it certainly has all of the responsibility that CP has, and I believe we have an extra mandate.

Senator McElman: Will you describe it?

Dr. Bandeen: It comes through our ownership; that is, through being owned by the country. We have a mandate to go into territories and give service perhaps beyond what the straight commercial operator would provide.

Senator McElman: In other words, service at a loss in some areas.

Dr. Bandeen: Well, as I tried to explain earlier to Senator Graham, we are perfectly happy to give service at a loss, but I think that has to be authorized; otherwise, we start dispensing funds, do we not—and I do not think we have any right, as the management, or board, of CN, to do that. If we bring to the attention of the government in power, however, the fact that we are unable to provide a service, except at a loss, I think they have to determine whether it is needed in the national interest. If they say it is, we will continue to provide it. Hopefully, they will compensate us for that.

We have lots of examples of this kind of thing, such as the GO service that I mentioned in Ontario. The whole CN Marine operation is underwritten. The passenger service, through VIA, which is not operated through us directly, is underwritten, because the government has determined that it is needed in the national interest, and they feel they are justified in underwriting that expenditure.

I have taken the position that I cannot make that decision, and that it would be wrong for me to say that this service is required, and as a result run at a loss. I go to the shareholder, in this case the Canadian government, and say, "Look. We cannot run at a profit. We think we are doing it efficiently, or as efficiently as we can, but there is going to be a loss. It is going to require cross-subsidization from other parts of our company, which will affect not only the total financing of the company, but our capital requirements in the future."

If the decision is made by the government that this is needed for the national purpose, we will be delighted to run the service in that way. But there are some elements of the service that you run in Canada that you provide at a loss, are there not, without subsidy? They are part of your structure.

Dr. Bandeen: The only ones I am familiar with are those that we are required, either through statutory requirement of regulatory requirements, to stay in. On this I am now referring to the commuter service in Montreal. We are required to keep in there. We have not been able to abandon that. I do not think that it would be right to, anyway, but we have not been

[Traduction]

responsabilités que le CP, ou bien y a-t-il un mandat ou une responsabilité supplémentaire pour le CN?

M. Bandeen: Il a certainement toutes les responsabilités du CP et je crois que nous avons en outre un mandat supplémentaire.

Le sénateur McElman: Pouvez-vous le décrire?

M. Bandeen: Il provient de la propriété que nous détenons; du fait que nous sommes la propriété du Canada. Notre mandat nous commande d'aller dans les territoires et d'y assurer des services dépassant, peut-être, ceux de l'exploitant commercial ordinaire.

Le sénateur McElman: En d'autres termes, le service fonctionne à perte dans certaines régions.

M. Bandeen: Nous avons déjà essayé d'expliquer au sénateur Graham que nous sommes parfaitement satisfaits d'assurer un service à perte, mais nous devons, je crois, y être autorisés; autrement, nous commençons à dépenser, et je ne pense pas que nous ayons le droit de le faire, étant donné qu'il appartient à la Direction ou au Conseil d'administration du CN d'y procéder. Toutefois, si nous attirons l'attention du gouvernement au pouvoir sur le fait que nous ne sommes pas en mesure d'assurer un service, sauf à perte, je pense qu'il doit déterminer si ce service est nécessaire dans l'intérêt national. S'ils déclarent que ce service est dans l'intérêt national, nous continuerons à le fournir et ils nous accorderont, espérons-le, une compensation.

Il existe des quantités d'exemples du genre, comme le service GO que j'ai mentionné, en Ontario. L'exploitation maritime tout entière du CN est subventionnée. Le service des voyageurs, VIA, qui n'est pas exploité directement par nous, est subventionné parce que le gouvernement a décidé qu'il était nécessaire dans l'intérêt national et les autorités ont l'impression d'avoir les justifications voulues pour le faire.

J'ai adopté une position qui ne me permet pas de prendre une telle décision; j'aurais tort d'affirmer qu'un service est nécessaire et, par conséquent, d'exploiter à perte. Je m'adresse à l'actionnaire, dans ce cas, le gouvernement du Canada, dans les termes suivants: «Vous voyez la situation. Nous ne pouvons tirer de bénéfices de cette exploitation. Nous pensons administrer les affaires de façon efficace, aussi bien que nous le pouvons, mais il y aura des pertes. Nous aurons besoin de nouveaux subsides provenant d'autres sections de notre société ce qui aura des répercussions non seulement sur le financement total de la société mais aussi sur nos besoins futurs en capitaux».

Si le gouvernement décide que ce service est nécessaire dans l'intérêt public, nous serons heureux de l'exploiter de cette façon. Mais il y a, n'est-ce pas, d'autres sections du service que vous exploitez à perte sans recevoir de subvention? Cela fait partie de votre structure.

M. Bandeen: Pour autant que je sache, les seuls services que nous exploitons dans ces conditions sont ceux que nous sommes tenus de garder en fonctionnement par loi ou règlement. En disant cela, je pense en particulier au service de banlieu à Montréal. Nous sommes obligés de maintenir ce service; nous n'avons pas pu le supprimer. D'ailleurs, je ne

[Text]

allowed to. The Crowsnest grain is of course a statutory mandate.

Senator McElman: I understand those very well, Dr. Bandeen. What I am getting at is that in any corporation of your size there are elements of its operations which the corporation decides it will continue but which it does at a loss. I am not talking about taking CN Express as a component. I am talking about aspects of your operations which obviously would be operated at a loss, but which it is in your interest as a corporation to continue.

Dr. Bandeen: I am not trying to be difficult, but one of the things I have tried to do since being president of CN is to search out the profit and loss situation on each part of our corporation so that we can have a clear understanding of what it is so that in turn we can make decisions with the information available to us. Until the last 10 or 15 years we did not have the ability to do that. We could not segregate our costs. We could not report on an easy basis with respect to profit and loss.

I have tried to separate all of our operations and to find out which of them are at a loss and which are not.

We have attempted to deal with the problems that cause us the greatest difficulty; but speaking on the service as a whole I am not aware of any of our services that we are operating at a loss. Certainly, as a whole with the exception of the ones I have described to you, that is the situation. With respect to certain of our commodities that we move in freight for instance, now that we are able to cost the freight movements more accurately, we have discovered that we have been moving some of them at a loss for years. That was not intentional but was because we did not know. We did not have the information. We are now trying to correct those situations wherever possible. But there are probably still areas that we have not discovered, areas that we have not been able to cost or in which we do not know we are doing it. But it is certainly not our policy to let those go, if we know they are there.

Senator McElman: As I understand the Canadian transport legislation, there would be loss elements in your structure, and they are absorbed and there is no subsidy for them from the Canadian government.

Dr. Bandeen: Historically, that is right.

Senator McElman: Unless you are ordered.

Dr. Bandeen: That is certainly true historically.

Senator McElman: When you are ordered, you are ordered by the Canadian Transport Commission. Is that correct?

[Traduction]

pense pas qu'il serait juste de le faire, mais de toutes façons on ne nous l'a pas permis. Le cas des taux du relève Pas du Nid-du-Corbeau évidemment d'une ordonnance statutaire.

Le sénateur McElman: Je comprends très bien cela, monsieur Bandeen. Ce que je veux dire, c'est que, dans toute entreprise aussi vaste que la vôtre, il existe des éléments que la société décide de continuer à exploiter, même à perte. Il ne s'agit pas du CN Express en tant que tel. Je parle d'aspects de vos activités qui constitueraient sûrement une exploitation à perte mais qu'il est de votre intérêt, comme corporation, de conserver.

M. Bandeen: Je ne veux pas créer de difficulté mais, l'une des choses que j'ai essayé de faire depuis que je suis président du CN, a été d'examiner la question de la rentabilité dans chaque secteur de notre société de façon à voir clairement les choses comme elles sont en réalité afin de pouvoir ensuite prendre des décisions selon les renseignements mis à notre disposition. Jusqu'à ces 10 ou 15 dernières années, nous n'étions pas en mesure de le faire. Nous ne pouvions pas séparer nos dépenses. Nous ne pouvions nous rapporter à aucune donnée pour déterminer les pertes et les profits.

J'ai essayé de faire le tri parmi toutes nos activités et de séparer des autres celles que nous exploitons à perte.

Nous avons essayé de nous occuper des problèmes qui nous causent le plus de difficultés mais, pour ce qui est de l'ensemble des services, aucun d'entre eux, que je sache, ne fonctionne à perte sauf ceux que je vous ai décrits. En ce qui concerne certaines de nos marchandises que nous transportons par chemin de fer, par exemple, maintenant que nous pouvons évaluer de façon plus exacte le prix des transports, nous avons constaté que pendant des années, nous avons effectué ce transport à perte. Cela n'était pas volontaire mais découlait d'une certaine ignorance de notre part. Nous n'avions pas les renseignements voulus. Nous essayons maintenant de remédier à ces situations autant que possible. Mais il existe probablement entre d'autres domaines que nous n'avons pas découverts, dont nous n'avons pas pu évaluer les coûts ou dans lesquels nous ne savons pas que cela se produit. Mais ce n'est certainement pas notre politique de laisser les choses telles qu'elles sont si nous sommes au courant de l'évidence d'un problème.

Le sénateur McElman: Si je comprends bien la législation canadienne sur les transports, il y aurait des éléments de pertes qui sont absorbés dans votre structure et pour lesquels il n'existe pas de subvention de la part du gouvernement du Canada.

M. Bandeen: Cela est vrai quant au passé.

Le sénateur McElman: A moins qu'on ne vous ordonne de le faire.

M. Bandeen: C'est certainement ce qui s'est produit dans le passé.

Le sénateur McElman: Lorsque vous en recevez l'ordre, il émane de la Commission canadienne des transports. Est-ce juste?

[Text]

Dr. Bandeen: Yes, normally. It can be either way. The government can request it directly.

Senator McElman: It can be done by an order in council, yes. So you have losses that are part of your financial structure and that are not compensated, and you have losses that are compensated. Did you make an application to the Canadian Transport Commission to discontinue CN Express services in various parts of the country.

Dr. Bandeen: No, we did not.

Senator McElman: Do you not think you are required to do that under the provisions of the National Transportation Act?

Dr. Bandeen: We are in a legal problem there and I am not a lawyer. I want to make that qualification right off the bat.

Senator McElman: I am not a lawyer either.

Dr. Bandeen: My advice, however, is that, indeed, we did not need to; that we did not need to because we were not drawing off service. We are not removing service. We still intend to service all of the parts of Canada that we did beforehand. But we will serve them in a different way.

As to Rapidex, which was introduced by us in 1972 just by way of being a new product, we felt that we could withdraw it because we had introduced it. But we are still providing the overall service to all parts of the country. However, instead of doing it on our own to each part, to certain points we will do it with interlining with local companies.

My advice is that that does not require us to apply to the CTC. It does not stop the CTC from looking at it, if the CTC is so inclined or feels that it should under certain provisions of its act at a future date. My advice was that, for the action we were taking, we did not have to apply to the CTC.

Senator McElman: If you were abandoning a branchline, you would be required to go before the CTC before doing so.

Dr. Bandeen: Yes.

Senator McElman: Since you are not abandoning the whole of the CN Express, you feel that you are within the requirements of the law because you are abandoning only a part of the service to certain parts of the country.

Dr. Bandeen: We are still going to supply service to the customers there, either directly or through an interline with a local trucker. So we are not abandoning the service. If someone wants to send CN from one of those points, he can still do so to anywhere in the country.

If we were to try to pull out of a certain place without providing any service at all, saying, "We will not service it; there is no way you can send by CN service from there," then

[Traduction]

M. Bandeen: Oui, en général. Cet ordre peut nous être donné d'une façon ou de l'autre; le gouvernement peut aussi le faire directement.

Le sénateur McElman: Cela peut être fait par un ordre en conseil, je le sais. Ainsi, vous subissez des pertes qui font partie de votre structure financière et pour lesquelles vous ne recevez pas de compensation et vous en subissez d'autres pour lesquelles vous recevez des compensations. Avez-vous fait une demande à la Commission canadienne des transports pour supprimer les services du CN Express dans diverses parties du pays?

M. Bandeen: Non, nous n'avons présenté aucune demande en ce sens.

Le sénateur McElman: Ne pensez-vous pas que vous êtes obligé de le faire en vertu des dispositions de la Loi nationale sur les transports?

M. Bandeen: Nous abordons un problème juridique et je ne suis pas avocat. Je tiens à le préciser dès le début.

Le sénateur McElman: Moi non plus, je ne suis pas avocat.

M. Bandeen: Je suis toutefois d'avis que nous n'étions pas obligés de présenter une demande parce que nous ne retirions pas le service. Nous ne supprimons pas le service, nous avons toujours l'intention de desservir toutes les parties du Canada comme nous l'avons fait jusqu'ici. Mais nous le ferons de façon différente.

Pour ce qui est du Rapidex, qui a été instauré en 1972 simplement comme une nouvelle ligne, nous avons l'impression que nous pouvions le retirer parce que nous l'avons mis en place. Nous continuons toujours à fournir le service général à toutes les parties du pays. Cependant, au lieu de le faire nous-même dans chaque district nous le faisons par l'intermédiaire de sociétés locales dans certaines régions.

Je ne crois pas que nous soyons tenus de faire une demande à la CCT. Cela ne l'empêche pas d'examiner la situation si les autorités sont d'avis qu'en vertu de certaines dispositions de la loi cela s'imposerait à l'avenir. Je n'ai pas cru devoir recourir à la CCT dans le cas de l'initiative susmentionnée.

Le sénateur McElman: Si vous cessiez l'exploitation d'une ligne d'embranchement, vous seriez obligé de présenter une demande à la CCT avant de le faire.

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur McElman: Étant donné que vous n'abandonnez pas l'ensemble du CN Express, vous avez l'impression de vous conformer aux exigences de la loi parce qu'il s'agit seulement d'une partie du service destiné à certaines régions du pays.

M. Bandeen: Nous continuerons à desservir les clients à ces endroits, soit directement ou par un intermédiaire et un manutentionnaire local. Nous n'abandonnons donc pas ce service. Si quelqu'un veut expédier des marchandises par le CN à partir de l'une de ces régions, il peut le faire pour n'importe quelle destination au Canada.

Si nous devons essayer de nous retirer d'un certain endroit sans fournir aucun service, en disant «Voilà, c'est terminé; vous ne pouvez rien expédier de cet endroit», alors peut-être auriez-

[Text]

possibly you would be correct; but we intend to be able to give CN Express service through local truckers to all of these points. Therefore, it is not an abandonment in that sense of the word.

Senator McElman: Out of courtesy, sir, I should warn you that you should have your legal opinions ready for next week, because I understand you are appearing before another committee in the other place and it is my expectation that you will be pressed rather hard on this aspect of the matter.

Dr. Bandeen: Thank you very much.

Senator McElman: It is just as a friendly courtesy that I say that.

Dr. Bandeen, you were before the committee of this house and in the other place for your recapitalization bill of 1978, I believe.

Dr. Bandeen: I think it was 1978, yes.

Senator McElman: In 1976 CN Express was established as a separate division, according to your statement, and your deficit that year was \$34 million. You were here in 1978. By 1979 your deficit had reached \$50 million. This year it is expected to be \$58 million.

When you were before us in 1978 your deficit position was obviously in the area of \$40 million. Did you at that time in your testimony before these committees warn us of the prospect of what has now happened?

Dr. Bandeen: I don't have in front of me the testimony that I gave at that time, but we recognized early on that we had several major problems with the corporation that we would have to resolve in order to be financially self-sufficient and healthy. From a very early date Express was one of those.

The regular list also included recapitalization, of course, which, thanks to yourselves and the other people here in Ottawa, was resolved. We also have the Crowsnest grain, which is not resolved at the moment. We have Newfoundland and the whole problem of Newfoundland, which is costing us in the neighbourhood of \$30 million a year in losses. We recognized the commuter service problem in Montreal. If I did not recognize Express, then I am amazed, because we knew it and we were talking about the constraints that we were operating under.

Senator McElman: I recall much of the discussion that took place at that time, Dr. Bandeen, and I can assure you that my question was not made by way of an entrapment. I just did not recall whether you had raised the point or not at that time. I thought perhaps you might remember.

Dr. Bandeen: No, I don't recall.

Senator McElman: CN joined with CP to provide an acceptable telegraph service in Canada.

Dr. Bandeen: Yes.

[Traduction]

vous raison. Mais nous avons l'intention de continuer le CN express par l'intermédiaire de manutentionnaires locaux à chacun de ces districts. Par conséquent, ce n'est pas un abandon dans le sens du terme.

Le sénateur McElman: Je devrais vous prévenir pour vous rendre service, que vous devrez préparer des arguments juridiques pour la semaine prochaine, parce que je crois comprendre que vous témoignerez devant un autre comité à la Chambre des communes et je m'attends à ce qu'on vous presse de questions sur cet aspect du sujet.

M. Bandeen: Je vous remercie beaucoup.

Le sénateur McElman: Ce n'est que pour rendre service que je vous le dis.

Monsieur Bandeen, vous comparaissiez devant le Comité sénatorial et devant un comité de l'autre endroit pour votre bill de recapitalisation de 1978, je crois.

M. Bandeen: Je pense que c'était en 1978.

Le sénateur McElman: En 1976, le CN Express a été établi en tant que division distincte, selon votre déclaration, et votre déficit cette année-là s'élevait à \$34 millions. Vous avez comparu devant ce Comité en 1978. En 1979, votre déficit a atteint \$50 millions. Cette année, on prévoit \$58 millions.

Lorsque vous avez comparu devant nous en 1978, votre situation de déficit était d'environ \$40 millions. Au moment où vous avez témoigné devant ces comités, nous avez-vous avertis des perspectives actuelles?

M. Bandeen: Je n'ai pas devant moi le témoignage que j'ai donné à cette époque, mais nous avons reconnu plus tôt que la société éprouvait plusieurs graves problèmes que nous devrions résoudre de façon à être financièrement indépendants. Dès le tout début, l'Express a été l'un de ces problèmes.

La liste normale comprenait également la recapitalisation, évidemment, qui a été résolue, grâce à vous-mêmes et aux autres membres du gouvernement à Ottawa. Nous avons aussi le problème du taux du Nid-du-Corbeau applicable aux grains, qui n'est pas encore résolu. Nous avons Terre-Neuve et tout le problème de Terre-Neuve qui nous coûte aux environs de \$30 millions par année en pertes. Nous avons déclaré à l'époque qu'il s'agissait d'un problème. Nous en avons autant en ce qui concerne le service de banlieu à Montréal; je serais bien étonné de ne pas avoir mentionné l'Express, parce que nous le savions et nous discussions des contraintes, si vous voulez, que son exploitation nous imposait.

Le sénateur McElman: Je me souviens de la majeure partie des propos échangés à cette occasion, monsieur Bandeen, et je peux vous assurer n'avoir pas posé cette question en vue de vous tendre un piège. Je ne me souvenais tout simplement pas si vous aviez soulevé ce point à cette occasion. Je pensais que vous pourriez vous en rappeler.

M. Bandeen: Non, je ne m'en souviens pas.

Le sénateur McElman: Le CN s'est joint au CP pour offrir un service télégraphique acceptable au Canada.

M. Bandeen: Oui.

[Text]

Senator McElman: Had you given any thought to having a similar amalgamation for this kind of service.

Dr. Bandeen: Yes, we had given it some thought. I did discuss it with senior officers of the Canadian Pacific. It is rather difficult, however, to suggest amalgamating an operation that is losing \$53 million with an operation that is smaller than yours and which thinks it is making a small profit or is breaking even. There is not a great deal of interest on the other's part. Certainly, if we were in their position I would assume that, if CN were to get out of the business, I would pick up most of it anyway, so why should I make a deal in advance? I cannot attribute that thought to them, but that would certainly have been my thought had I been in their position.

We did talk to them; they evidenced no interest in pursuing it.

With respect to telecommunications, that is quite a different matter. Both of them were profitable, with the exception of the telegram business, which has never been very profitable as a whole. The rest of the telecommunications is profitable, however. It behooved us, then, to put those two together, because we were trying to compete against Trans Canada Telephones, which is a giant compared to us in the telecommunications field. That was a good move and was absolutely necessary.

In this particular field, however, there is a myriad of competitors; there was no particular reason why we should fit together. We would tend to duplicate each other. We both have sheds in Toronto and in Montreal and in the prairies. There would not be any great saving by an amalgamation of these two. In fact, there would be a lot of duplication of facilities.

Senator McElman: Mr. Chairman, I have one further question which I am sure you will not find particularly relevant but which perhaps you will permit anyway.

The Chairman: Certainly.

Senator McElman: As Dr. Bandeen knows, my home is Fredericton. To the best of my knowledge we are the only provincial capital in Canada that has no passenger service of any nature. Maybe that situation has changed, because there may have been some abandonments in other places, too, but that has been the case in Fredericton for many years. Neither CN nor CP provides passenger service in the capital city of New Brunswick. I am sure they feel they have good reason for doing that. So, now there will be a lessening of service there as well. There will be some 32 jobs involved, which will not be a dreadful blow to the city, I suppose.

My question is this: Since the service for passengers and other things has deteriorated so badly, and because I have to pass over four lines of dreadfully maintained cracked crossings on a main street in the city, would you consider getting these rails out of downtown Fredericton and relocating them to the Industrial Park?

[Traduction]

Le sénateur McElman: Avez-vous envisagé une fusion analogue pour ce genre de service?

M. Bandeen: Oui, nous l'avons fait. J'ai étudié cette possibilité avec des dirigeants du Canadien Pacifique. Néanmoins, il est plutôt difficile de proposer de fusionner un service dont les pertes s'élèvent à \$53 millions et un service moins important qui, selon ses dirigeants, ferait de faibles bénéfices ou, du moins, ferait ses frais. Aucune partie n'est réellement intéressée. Si nous étions à leur place et que le CN cessât d'offrir ce service, je suppose que nous reprendrions les principaux éléments. Pourquoi donc devrions-nous conclure un marché à l'avance? Je ne peux pas dire que l'autre partie pense ainsi, mais, à sa place, c'est certes le raisonnement que je suivrais.

Nous avons étudié cette question avec l'autre partie, mais celle-ci n'a manifesté aucun intérêt.

Le domaine des télécommunications est une toute autre question. Les deux étaient rentables, exception faite du secteur des télégrammes qui n'a jamais été une véritable source de profits. Les autres secteurs des télécommunications sont toutefois rentables. Il nous incombait de fusionner ces deux services parce que nous essayions alors de concurrencer Trans Canada Téléphones, qui est par rapport à nous une société géante dans le domaine des télécommunications. C'était une initiative pertinente qui était absolument nécessaire.

Dans ce domaine précis, il y a une myriade de concurrents; il n'y a aucune raison précise pour laquelle nous devrions fusionner. Nous aurions tendance à offrir les mêmes services en double. Nous avons tous les deux des hangars à Toronto, à Montréal et dans les Prairies. Une fusion n'entraînerait pas beaucoup d'économies. En fait, il y aurait beaucoup d'installations en double.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, j'ai une autre question que vous ne trouverez pas, j'en suis sûr, particulièrement pertinente, mais que vous me permettez peut-être de poser.

Le président: Certainement.

Le sénateur McElman: Comme M. Bandeen le sait, je demeure à Fredericton. Autant que je sache, Fredericton est la seule capitale provinciale du pays qui ne possède aucun service voyageurs. Cette situation a peut-être changé, car il se peut qu'il y ait eu certains abandons ailleurs, mais Fredericton a vécu cette situation pendant de nombreuses années. Ni le CN ni le CP n'offrent de services voyageurs dans la capitale du Nouveau-Brunswick. Je suis sûr qu'ils croient avoir une bonne raison d'agir ainsi. Les services seront réduits dans ce domaine également. Cette réduction entraînera la perte de 32 emplois, ce qui ne sera pas une épreuve terrible pour la ville, je suppose.

Voici ma question: Puisque les services voyageurs et d'autres services se sont tellement détériorés, et je le sais parce que je dois traverser quatre croisements de voies mal entretenus qui coupent une artère principale, envisageriez-vous d'enlever ces voies du centre-ville de Fredericton pour les réaménager dans la zone industrielle?

[Text]

Dr. Bandeen: I personally am not familiar with the track layout in Fredericton, so you have me at a disadvantage.

Senator McElman: It is a ruddy nuisance. There is no real service in the city. The main traffic lane of the city, between its two commercial districts, has four lines of track across it. Large trucks, some of them belonging to CN, come down that large hill in the winter months causing a highly dangerous situation.

Dr. Bandeen: I can certainly take a look at it. As you know, there are provisions in federal funding, which have to be carried out in conjunction with local governments, for overpasses and relocation of track. We have conducted extensive studies in different parts of the country with regard to this matter. I know that one study was conducted in Moncton, which has not proved to be acceptable to the local authorities and the federal authorities, and there is another one being done in Winnipeg. There is no reason why the same thing should not be done in Fredericton, or at least looked at.

Senator McElman: In this case, your terminal, which is the old station and no longer used to service passengers, would be removed to the industrial park two miles hence. It would be cleared out of the city entirely and it would remove a dreadful danger to the citizens of the city. I am aware of the legislation you speak of, because I have been trying for 20 years to get that implemented.

Dr. Bandeen: May I undertake to take a look at it for you?

Senator McElman: Yes.

The Chairman: I must request Dr. Bandeen not to let your vigorous intervention interfere with what they are looking at in Truro, where I come from.

Senator Muir?

Senator Muir: Dr. Bandeen, how long have you been with Canadian National Railways, and how long have you been president?

Dr. Bandeen: I joined Canadian National on September 19, 1955. I have been the president since May 1, 1974.

Senator Muir: During that time, have there been cutbacks in the staff in the rail passenger service?

Dr. Bandeen: Yes, I would imagine that there have been significant cutbacks. As you know, we do not run the passenger service anymore.

Senator Muir: It is all under the big umbrella.

Dr. Bandeen: That is run by VIA Rail. I am not aware of what their staff is at the moment, but I know there were cutbacks before we turned the staff over to them.

Senator Muir: There have been cutbacks in freights; there have been cutbacks in CN Police; there have been cutbacks in

[Traduction]

M. Bandeen: Personnellement, je ne connais mal le tracé des voies ferrées de Fredericton; je ne peux donc pas bien vous répondre.

Le sénateur McElman: Ces voies constituent une nuisance manifeste. Aucun service véritable n'est offert dans la ville. Quatre voies ferrées traversent la principale axe de circulation entre les deux zones commerciales de la ville. De gros camions, dont certains appartiennent au CN, descendent cette pente abrupte en hiver, ce qui est passablement dangereux.

M. Bandeen: Je peux certainement étudier cette question. Comme vous le savez, au terme d'une disposition législative, il incombe au gouvernement fédéral de se charger avec les administrations locales de l'entretien des viaducs et du réaménagement des voies ferrées. Nous avons effectué des études exhaustives à ce sujet dans différentes parties du pays. Je sais qu'une étude a été effectuée à Moncton et que les autorités locales et fédérales ne l'ont pas jugée acceptable, et qu'une autre étude est en voie d'être menée à Winnipeg. Il n'existe aucune raison pour que ce genre d'étude ne soit pas effectué à Fredericton ou, à tout le moins, pour qu'on n'absorbe pas la question.

Le sénateur McElman: Dans ce cas-là, votre terminal, soit la vieille gare qui n'est plus utilisée pour les services voyageurs, serait déménagé dans la zone industrielle située à deux milles de là. Il ne serait plus situé dans le centre-ville, ce qui éliminerait le terrible danger qu'il présente pour les citoyens de la ville. Je connais la mesure législative dont vous parlez, car j'essaie depuis 20 ans de la faire appliquer.

M. Bandeen: Puis-je examiner cette situation pour votre compte?

Le sénateur McElman: Oui.

Le président: Je dois demander à M. Bandeen de ne pas laisser votre intervention vigoureuse influencer sur ce qu'ils étudient à Truro, d'où je viens.

Le sénateur Muir?

Le sénateur Muir: Monsieur Bandeen, depuis combien de temps travaillez-vous pour le compte des Chemins de fer Nationaux du Canada et depuis combien de temps en êtes-vous le président?

M. Bandeen: Je suis entré au service du CN le 19 septembre 1955 et j'en suis le président depuis le 1er mai 1974.

Le sénateur Muir: Pendant cette période, y a-t-il eu des réductions de l'effectif des services voyageurs?

M. Bandeen: Oui je dirais qu'il y a eu des réductions importantes. Comme vous le savez, nous n'offrons plus ce genre de service.

Le sénateur Muir: Tout est regroupé au sein d'un organisme important.

M. Bandeen: C'est VIA Rail qui s'en occupe. J'ignore pour l'instant le nombre d'employés au sein de VIA Rail, mais je sais qu'il y a eu des diminutions avant que nous lui cédions la responsabilité du personnel.

Le sénateur Muir: Il y a eu des réductions de l'effectif affecté aux marchandises, à la police du CN, à CN Marine et

[Text]

CN Marine; and there have been cutbacks in maintenance personnel over that period of time. There have been cutbacks all down through the years. In fact, for the 22 years I was a member of the House of Commons we were always getting wires from you or a subsidiary of your company indicating that you were laying off employees here, there and everywhere.

Now you are going to lay off again. Let's not kid ourselves; these people are not going to be looked after completely and fully. There will be a lot of people on the street who have spent 20, 30 or 40 years with Canadian National.

Can you tell me in ten words or less—and I say that because I am worried about your timing and your getting back to Montreal—why there have been these cutbacks over the years? Why are there so many cutbacks when you have had the whole thing by the tail?

Dr. Bandeen: The corporation, as a whole, has grown by leaps and bounds. The volume of business we are doing today is the highest it has ever been, and it has grown significantly over this period of time, but this comes back to the purpose of the company. I was asked this a few moments ago by a couple of senators. I think our purpose is to run an efficient and effective transportation system.

Senator Muir: Is it your thought, as president, to damn the torpedoes, charge straight ahead and that you have no moral responsibilities? That is your mandate, is it? You just want to make a profit.

Dr. Bandeen: I did not say that.

Senator Muir: I am asking you about that.

Dr. Bandeen: No, I do not agree with that. I think that we are showing our responsibilities to these employees in a way that no other industry in Canada has, and in a way which we have not done in the past. The agreement we signed with the unions, which was negotiated in good faith . . .

Senator Muir: This one you showed us today?

Dr. Bandeen: We have a full agreement with them. We have a job security program with all our unions, of which the CBRT is one. We have agreed with them to lay that one aside and put into effect for this situation a special job security agreement negotiated with them.

They are satisfied that we are looking after our employees. It is new. It is the first time we have ever done that. It is modelled on what happened when VIA was set up and when there was a reduction in our employees with the two passenger services being put together. I think it is, in some ways, better than what took place in the VIA case. I think it shows a definite moral responsibility towards these people and their being laid off.

Senator Muir: You have talked so much about competition here today, with these little trucking operations cutting out CN, and despite the fact you showed a big profit you still

[Traduction]

à l'entretien au cours de cette période. Il y a toujours eu des réductions au cours de ces années. En fait, au cours des 22 années où j'ai été député à la Chambre des communes, vous nous avez toujours indiqué que vous ou une de vos filiales congédiez des employés dans tel ou tel secteur.

Vous allez maintenant effectuer d'autres réductions. Il ne faut pas se méprendre. Tous ces chômeurs ne seront pas tous réembauchés et nombreux seront ceux qui auront travaillé pendant 20, 30 ou 40 années pour le compte du Canadien National.

Comme je m'inquiète du fait que vous devez retourner à Montréal, pouvez-vous me dire en dix mots ou moins le pourquoi de ces réductions? Pourquoi y a-t-il eu autant de réductions alors que vous sembliez être maître de la situation?

M. Bandeen: Toute notre entreprise a connu un essor prodigieux. Notre chiffre d'affaires n'a jamais été aussi élevé qu'à l'heure actuelle, et il a augmenté considérablement au cours de cette période, ce qui nous ramène à l'objectif de l'entreprise. Certains sénateurs m'ont posé cette question il y a quelques instants. Je pense que notre objectif est d'exploiter un système de transport efficace et rentable.

Le sénateur Muir: En votre qualité de président, croyez-vous que vous deviez foncer sans tenir compte des obstacles et n'assumer aucune responsabilité morale? C'est votre mandat, n'est-ce pas? Vous voulez tout simplement réaliser des profits.

M. Bandeen: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le sénateur Muir: Je vous le demande.

M. Bandeen: Je ne suis pas d'accord avec vous. Je crois que nous assumons nos responsabilités envers ces employés comme aucune autre industrie canadienne ne le fait, et comme nous ne l'avions jamais fait par le passé. La convention collective que nous avons signée avec les syndicats et qui a été négociée de bonne foi . . .

Le sénateur Muir: Celle que vous nous avez montrée aujourd'hui?

M. Bandeen: Nous avons signé une convention collective avec les syndicats. Nous avons offert un programme de sécurité d'emploi à tous nos syndicats, dont fait partie le CBRT. Nous avons convenu avec les syndicats de mettre de côté ce programme pour appliquer dans cette situation précise l'entente relative à la sécurité d'emploi négociée avec eux.

Les syndicats sont convaincus que nous traitons bien nos employés. C'est nouveau. C'est la première fois que nous faisons cela. Nous nous sommes inspirés de ce qui est survenu lorsque VIA a été constitué et que nous avons réduit le nombre de nos employés lors la fusion des deux services voyageurs. D'une certaine façon, je crois que notre façon de procéder est préférable à celle de VIA. Selon moi, elle témoigne de notre responsabilité morale envers ceux de nos employés qui sont mis en disponibilité.

Le sénateur Muir: Étant donné que vous avez parlé abondamment aujourd'hui de la concurrence de ces petites entreprises de camionnage qui coupent l'herbe sous le pied du CN,

[Text]

could not hang on to the express business. Is that not an indication of poor management?

Dr. Bandeem: I do not know why you consider it is an indication of poor management.

Senator Muir: You could not keep the business; they pushed you aside.

Dr. Bandeem: That means we have failed as management in operating this as an efficient operation, yes.

Senator Muir: Do you feel it is your duty, as president, or it is your mandate to preside over Canadian National Railways and eliminate as many jobs as possible? Is this not, in fact, the demise of employment opportunities with CN?

Dr. Bandeem: No, and I think I would have to go back to the answer I gave to two other senators . . .

Senator Muir: I am thinking of Senators McElman and Graham.

Mr. Bandeem: Our job is to operate as efficient a transportation system as possible. I am sure that you are more aware than I am that if a country such as Canada, does not have an efficient transportation system we cannot export, we cannot import, and we cannot move goods between regions, whether they be agricultural goods or raw materials.

I am sure that we all want a most efficient transportation system. I am sure we are all very proud of the fact that we have now one of the most efficient transportation systems in the world—rail transportation system, the part I am interested in. I do not know enough about the others to make the same comment. If we do not introduce new technology, if we do not introduce new ideas, new systems of management, then we are not going to be in that position too long. If our objective in life is to have as much employment as possible, I should like that as much as everyone else, but it has to be done as efficiently as possible; otherwise we put our exporters and importers at a disadvantage.

So, my job is to try to run the transportation system as efficiently as I can, with as few people as we can. Hopefully, if this is done well, we will continue to get the growth we have seen across the country, and this will keep our employment levels up beyond what they would be if we ran an inefficient railway.

Without casting stones at other nationalized railways, I think you should keep the figures of Japan in mind. Their national railway lost \$4 billion the last time I saw their figures. That was the deficit for a year. I do not think that, as a country, we can afford this kind of thing.

Senator Muir: I realize that you are talking about efficiency, and so forth, but is it efficient to leave carloads of goods on the sidings at North Sydney, which is the jumping-off point to

[Traduction]

croyez-vous toujours que même si vous avez réalisé des profits considérables, vous ne pourrez pas continuer à offrir les services de messageries? Est-ce là un indice de mauvaise gestion?

M. Bandeem: J'ignore pourquoi vous estimez qu'il s'agit d'un indice de mauvaise gestion.

Le sénateur Muir: Vous ne pouviez pas continuer dans ce domaine. Ces petites entreprises vous ont coupé l'herbe sous le pied.

M. Bandeem: Ce résultat signifie que nous n'avons pas réussi à administrer efficacement ce service.

Le sénateur Muir: Estimez-vous que c'est votre devoir à titre de président, ou votre mandat est-il de diriger les Chemins de fer nationaux du Canada et d'éliminer le plus d'emplois possible? En fait, ne s'agit-il pas là d'une élimination des perspectives d'emplois au sein du CN?

M. Bandeem: Non, et je pense que je devrais revenir à la réponse que j'ai donnée aux deux autres sénateurs . . .

Le sénateur Muir: Je pense qu'il s'agissait des sénateurs McElman et Graham.

M. Bandeem: Nous devons faire fonctionner aussi efficacement que possible un système de transport. Je suis sûr que vous savez beaucoup plus que moi que si un pays comme le Canada ne dispose pas d'un réseau de transport efficace, nous ne pouvons ni exporter ni importer ni transporter des produits d'une région à l'autre, qu'il s'agisse de produits agricoles ou de matières premières.

Je suis sûr que nous voulons tous un réseau de transport des plus efficaces et que nous sommes tous très fiers du fait que nous possédons actuellement le plus efficace du monde . . . je veux parler du réseau ferroviaire, secteur qui m'intéresse. Je n'en sais pas suffisamment sur les autres secteurs pour porter le même jugement. Si nous n'appliquons pas de nouvelles techniques, de nouvelles idées et de nouvelles méthodes de gestion, nous ne conserverons pas cette situation privilégiée fort longtemps. J'aimerais autant que quiconque que notre objectif général soit d'embaucher le plus de personnes possible, mais nous devons procéder aussi efficacement que possible, sinon nous mettrions nos exportateurs et nos importateurs dans une situation désavantageuse.

Par conséquent, je dois essayer de faire fonctionner le système de transport aussi efficacement que possible avec le moins d'employés possible. Il est à espérer qu'une saine administration nous permettra de connaître le même rythme de croissance que les autres secteurs ont connu au pays; ainsi, notre niveau d'emploi sera supérieur à ce qu'il aurait été si notre service ferroviaire était inefficace.

Sans vouloir jeter la pierre à d'autres sociétés ferroviaires nationalisées, je pense que vous devriez tenir compte des chiffres pour le Japon. Leur société ferroviaire a perdu \$4 milliards la dernière fois que j'ai consulté les statistiques. Il s'agissait là du déficit pour une année. Je ne pense pas que notre pays peut subir ce genre de perte.

Le sénateur Muir: Je me rends compte que vous parlez d'efficacité, mais est-il efficace de laisser de pleins wagons sur les voies de garage à North Sydney, port qui permet de rallier

[Text]

Newfoundland? Those cars are left there for days at a time, yet the businessmen in Newfoundland are waiting for these cars. That has happened many, many times in the past.

Dr. Bandeen: I think we have gone through that before. I would be willing to get the data again and present it to you, and explain the occasions when there are cars left there. I do not think that you or anyone else would want us to have sufficient capacity on that marine service so that we handle every day's traffic without any delay, because the country could not afford it. But we can go through it again and explain when there are delays and when there are not.

Senator Muir: Unless my information is wrong, they have been at it for many years, and there have been times when ships went across that strait that were not fully loaded and cars were left on the siding.

However, be that as it may, I want you to know that I am not the only one who thinks that something is rather strange, because of the laws of the express business. *The Chronicle-Herald and The Mail-Star*, in an editorial, said:

Is it not strange that CN Express, with all the resources at its disposal, is unable to compete favourably with private companies?

That amazes me.

The Chairman: Senator Muir, have you a date for that?

Senator Muir: Yes. It is November 20, 1980. I do not know who wrote it, but I think as they do, that since you had a foot in the door for so many years, why would these little outfits be able to cut you off?

Dr. Bandeen: Basically for two reasons: first, that perhaps we did not wake up soon enough and realize that we no longer had a quasi monopoly position, and therefore we should not have been trying to do everything for all people, but trying to compete directly with the individual truckers; and, in the meantime, they were able to skim off the cream and take the best part of the traffic. If you want me to say that it was a management failure—I do not mean of the express function, but that it was a failure of the management of the corporation—then, yes, I agree with you—

Senator Muir: No, no, I do not want you to be too humble about that. All I want is to point out that this is a very responsible paper, read by thousands of people. Mr. Pepin said in the house that if CN could compete favourably, for express purposes, it would stay there.

Getting back to what Senator Graham and Senator McElman said, that the former Minister of Transport said on a number of occasions that the job of CN was to provide service and make a profit, I recall the phrase distinctly. Has Mr.

[Traduction]

Terre-Neuve? Ces wagons restent sur ces voies de garage pendant des jours tandis que les hommes d'affaires de Terre-Neuve les attendent. Cette situation s'est répétée très souvent par le passé.

M. Bandeen: Je pense que nous avons déjà examiné cette situation auparavant. Je serais prêt à obtenir de nouveau les données pour vous les présenter et vous expliquer pourquoi ces wagons ont été laissés sur les voies de garage. Je ne pense pas que vous ou quiconque d'autre souhaite que notre service maritime soit augmenté afin de livrer quotidiennement les marchandises sans retard, car le pays n'en a guère les moyens. Cependant, nous pouvons examiner à nouveau cette situation et expliquer pourquoi il y a des retards et pourquoi il n'y en a pas.

Le sénateur Muir: A moins que mes renseignements ne soient pas justes, à maintes occasions des navires ont traversé ce détroit sans être complètement chargés tandis que des wagons étaient laissés sur des voies de garage.

Quoi qu'il en soit, je veux néanmoins que vous sachiez que je ne suis pas le seul à penser que cette situation est plutôt étonnante en raison des règles du service de messageries. L'éditorialiste du *Chronicle Herald and Mail Star* souligne ce qui suit:

N'est-il pas étonnant que le service de messageries du CN, avec toutes les ressources dont il dispose, soit incapable de concurrencer les sociétés privées?

Cette situation m'étonne.

Le président: Sénateur Muir, pouvez-vous me dire quelle est la date de cet éditorial?

Le sénateur Muir: Oui. Le 20 novembre 1980. Je ne sais pas qui en est l'auteur, mais je partage son avis: puisque vous œuvrez dans ce secteur depuis de nombreuses années, pourquoi des petites sociétés sont-elles en mesure de vous couper l'herbe sous le pied?

M. Bandeen: Il y a essentiellement deux raisons: premièrement, nous ne nous sommes peut-être pas rendus compte assez tôt que nous ne détenions plus un quasi-monopole et, par conséquent, nous n'aurions pas dû essayer de satisfaire tout le monde mais plutôt essayer de concurrencer directement les entreprises de transport par camion; deuxièmement, ces entreprises ont pu choisir dans l'intervalle les marchés les plus avantageux. Si vous tenez à me le faire dire, oui, nos services ont été mal administrés, et je ne veux pas parler des services de messageries mais bien de l'ensemble de la société; je suis d'accord avec vous...

Le sénateur Muir: Non, je ne veux pas que vous fassiez preuve de trop d'humilité. Je veux tout simplement faire remarquer que c'est un journal très sérieux lu par des milliers de personnes. M. Pepin a déclaré en Chambre que les services de messageries seraient maintenus si le CN pouvait concurrencer.

Si nous revenons aux propos des sénateurs Graham et McElman, l'ancien ministre des Transports a dit à maintes occasions que le mandat du CN était d'offrir des services et de réaliser des projets. Je me souviens très bien de ces termes. M.

[Text]

Pepin indicated to you that it is the government's idea that, regardless of what you are going to do—I do not blame you; you are told what to do or, I presume you are—and that apart from your expertise, of which you have plenty, you must get instructions of some sort? Has Mr. Pepin said that it is the government's intention that you are to reduce, cut back and make it profitable wherever you can?

Senator Rowe: That's a nice one.

Dr. Bandeen: Before I answer that I was going to ask you which former Minister of Transport you were referring to.

Senator Muir: Mr. Lang.

Dr. Bandeen: There was one in between.

Senator Muir: Yes. There were so many. That didn't last long. In any event, Mr. Lang was very pointed on that.

Dr. Bandeen: I do not believe it is necessary for the Minister of Transport to state that specifically. I think the mandate given the CN, by history and over time, was to run on a commercial basis. When the CN was first set up, the minister introducing the bill had that in his statement of the purposes of the CN. It said specifically that it was not to be run on a politicized basis, I believe, but on a commercial basis; and we have tried to do that. But we are perfectly happy, as I have said to several other senators, to do anything required in the national purpose as deemed by the government of the day; but I do not think we can make that decision.

Senator Muir: Concerning the employees, in the background information paper provided by Senator Smith, who is always most co-operative, you list five points. Are you telling me that you have a signed agreement, a deal with the union, and that they are quite contented with what you have said here?

Dr. Bandeen: I personally have not spoken to the union's senior people, but our people have dealt with them. We have a signed agreement, and it is my understanding that the union leaders who were there, who represented all the regions—I believe the regional vice presidents were at the negotiations, plus representatives of their headquarters—feel happy with it, and they are working with us and we with them in trying to make this as humane as possible. I think this is a breakthrough in handling major reductions in staff. Like you and everyone else, if we have to close a plant or facility, I regret that it means less employment and that people are thrown out of jobs or are dislocated. But if that has to occur, whether you are a manufacturing plant, a railway or express company, it is necessary that we, as management of the company, try to make this severance or relocation of people as humane as possible. That is what we have attempted to deal with in this particular instance. The unions, to the best of my knowledge, are in agreement with us, that we have come up with a solution which meets their requirements and which we feel we can justify as expenditures on behalf of the company.

[Traduction]

Pepin vous a-t-il indiqué que le gouvernement avait pour principe que quelles que soient les activités dans lesquelles vous comptez vous engager, il vous faut au préalable obtenir des instructions, malgré votre compétence. Ce n'est pas là un reproche; on vous dit quoi faire, du moins je le présume. M. Pepin a-t-il déclaré que le gouvernement voulait vous inciter à opérer des coupures pour rentabiliser nos services le plus possible?

Le sénateur Rowe: Voilà qui est bien dit.

M. Bandeen: Avant de vous donner cette réponse, j'allais vous demander à quel ancien ministre des Transports vous faisiez allusion.

Le sénateur Muir: A M. Lang.

M. Bandeen: Il y en a eu un autre ensuite.

Le sénateur Muir: Oui, il y en a eu beaucoup en peu de temps. De toute façon, M. Lang a été très précis dans ses propos.

M. Bandeen: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que le ministre des Transports soit aussi catégorique. Je pense que le mandat donné depuis longtemps au CN consiste à exploiter une entreprise commerciale. Lorsque le CN a été établi, le ministre qui a présenté le projet de loi a abordé cette question dans l'énoncé des objectifs du CN. Il a précisé que le CN ne devait pas être exploité à des fins politiques mais bien à des fins commerciales, et c'est ce que nous avons tenté de faire. Comme je l'ai déjà dit à plusieurs autres sénateurs, nous sommes cependant tout à fait disposés à prendre toutes les mesures que le gouvernement jugera conformes à l'intérêt national; mais je ne pense pas qu'il nous incombe de prendre ce genre de décision.

Le sénateur Muir: En ce qui concerne les employés, vous soulignez cinq points dans le document que nous a remis le sénateur Smith, qui est toujours prêt à collaborer. Voulez-vous dire que vous avez conclu un accord, ou une entente, avec le syndicat et que celui-ci est très satisfait de ce que vous avez déclaré ici.

M. Bandeen: Je n'ai pas parlé personnellement aux dirigeants du syndicat mais mes collègues ont eu des discussions avec ces derniers. Nous avons signé un accord et je suis porté à croire que ceux qui étaient présents et qui représentaient toutes les régions en sont satisfaits—les vice-présidents régionaux assistaient aux négociations, outre les représentants de l'administration centrale—et ils travaillent en collaboration avec nous pour que ce soit fait le plus humainement possible. Je crois que c'est une innovation en ce qui concerne la façon de régler d'importantes réductions de personnel. Comme nous tous, si nous devions, un jour, fermer une usine ou des installations, je regrette que cela entraîne une diminution des emplois et la mise à pied ou le déplacement des employés. Mais si cela doit se faire, dans une usine ou une société de chemin de fer ou de messageries, il faut que nous, dirigeants, agissions le plus humainement possible et c'est pourquoi nous avons décidé de discuter de ces cas particuliers. Autant que je sache, les syndicats conviennent avec nous qu'il faut trouver une solution qui réponde à leurs besoins et qui, selon nous, pourrait justifier les dépenses au nom de la société.

[Text]

The Chairman: Dr. Bandeen, may I intervene for a moment? On that point, I should have brought with me a full page advertisement that I saw in the *North Halifax Chronicle-Herald* a few days ago in the name of Local 14. You are probably familiar with that.

Dr. Bandeen: I have seen the ad.

The Chairman: It did not seem to express as much satisfaction as you might have hoped.

Dr. Bandeen: That is why I was careful to say that it was the regional vice presidents and the representative of the president of the union with whom we negotiated and got the agreement. I presume the union is like a lot of other organizations, that they do not necessarily speak for all of the members of the union. But I think that these particular people are knowledgeable on the fact. We have negotiated with them, they are fully aware of what we are doing, and we presented all the facts to them. It was at their suggestion that we circulated this document, the background information, to all of our employees, and I am sure there will be certain parts of the country where there is unhappiness with it.

Senator Rowe: Mr. Chairman, are we going to have to ration our time? We have only 15 minutes left, I understand.

The Chairman: We have Senator Phillips, Senator Molgat and Senator Rowe still on the list. However, we would like to accommodate Dr. Bandeen.

Dr. Bandeen: With the traffic conditions today, it took me about twice as long to come to Ottawa, and even if I leave at 5 p.m., I do not think that I will make my commitment in Montreal, so I am prepared to stay on at your wish.

The Chairman: That is extremely good of you. Normally, the committee would not ask that of you.

Senator Muir: That is very kind of Dr. Bandeen. I realize that he is a busy man. The second point of your "Impact on Employees" says:

tightly control all hiring in CN Express and CN Rail

In a few words, can you tell me what you mean by that?

Dr. Bandeen: In a normal year the corporation as a whole hires somewhere between 8,000 and 10,000 people, because of turnover, retirements and resignations. Some of those jobs are filled two or three times. In the summertime we hire summer students. They are all included in this figure. What we are attempting to do in all parts of the company is to say "Do not hire someone from outside the company until you have looked at the people we have here," and if they need training we will have them trained. We are going to insist that the hiring comes from within this group of 1,100 people.

Senator Muir: On early retirement you say that are going to make it attractive for CN Express employees who have the age and service qualifications. Would you give us an idea of the age and service qualifications?

[Traduction]

Le président: Monsieur Bandeen, puis-je intervenir pour un moment? En ce qui concerne ce dernier point, j'aurais dû apporter une annonce d'une page complète que j'ai vue dans le *North Halifax Chronicle-Herald* il y a quelques jours au nom du local 14. Vous la connaissez sans doute.

M. Bandeen: J'ai vu l'annonce.

Le président: Elle ne semblait pas exprimer autant de satisfaction qu'on l'aurait espéré.

M. Bandeen: C'est pourquoi j'ai souligné que c'était avec les vice-présidents régionaux et le représentant du président du syndicat que nous avons négocié et conclu un accord. Je suppose que le syndicat ressemble beaucoup à d'autres organisations, et qu'il ne parle pas nécessairement au nom de tous les membres. Mais je sais très bien que ces personnes en particulier étaient au courant de ce fait. Nous avons négocié avec elles et elles savent très bien ce que nous allons faire, et nous leur avons présenté tous les faits. C'est à leur suggestion que nous avons fait circuler à tous nos employés ce document contenant des renseignements et je suis sûr qu'il ne sera pas accepté avec plaisir dans certaines parties du pays.

Le sénateur Rowe: Monsieur le président, allons-nous devoir limiter le temps à notre disposition? Je crois comprendre que nous n'avons plus que quinze minutes.

Le président: Nous avons encore les noms des sénateurs Phillips, Molgat et Rowe sur la liste. Cependant, nous aimerions laisser la parole à M. Bandeen...

M. Bandeen: Étant donné les conditions de la circulation aujourd'hui, ça m'a pris deux fois plus de temps pour venir à Ottawa et même si je partais à 17 heures, je ne pense pas pouvoir me rendre à Montréal à temps pour un engagement. Je suis donc prêt à rester si vous le désirez.

Le président: C'est très gentil à vous. Normalement, le comité ne vous demanderait pas de le faire.

Le sénateur Muir: C'est très gentil de la part de M. Bandeen. Je sais que c'est un homme très occupé. Le second point de votre document «Conséquences pour les employés» dit:

«Exercer un contrôle très serré sur tous les nouveaux postes à doter au CN Express et au CN Rail.»

Pourriez-vous me dire en quelques mots ce que cela signifie?

M. Bandeen: Au cours d'une année normale, la corporation dans son ensemble engage quelque 8,000 à 10,000 employés, en raison du roulement, de la mise à la retraite et des démissions. Certains de ces postes sont coublés deux ou trois fois. Au cours de l'été, nous engageons des étudiants. Ils sont inclus dans ces chiffres. Ce que nous tentons de faire dans l'ensemble de la corporation, c'est de dire: «N'engagez pas quelqu'un de l'extérieur avant d'avoir examiné les candidatures des personnes déjà à notre emploi», et si elles ont besoin de formation nous la leur donnerons. Nous allons insister pour que les postes soient offerts à l'intérieur de ce groupe de 1,100 employés.

Le sénateur Muir: En ce qui concerne la retraite anticipée, vous dites que vous allez essayer de la rendre plus attrayante pour les employés de CN Express qui ont l'âge et le nombre

[Text]

Dr. Bandeen: To receive a pension in the CN, your age and service has to add to 85 years. So that if you are 55 and have 30 years service, you qualify for a pension. If you are under 60, the pension is reduced actuarially, reflecting how much under 60 you are; if you are 60 and above there is no reduction actuarially.

Senator Muir: How many of the total number of employees would this cover?

Dr. Bandeen: As I said in the statement, by our calculations there are 717 Express employees who could opt for this. They will not all do it, nor should they. I am saying this only because you have problems with unions and you cannot cross seniority lists easily. But in the other part of that same union there are another 1,324 who have the qualifications, so that makes just over 2,000 in that particular union.

Senator Muir: In the continuing cutback in employment opportunities over the years, has there been a similar cutback in the supervisory and inspector grades particularly in Moncton and the Atlantic region and in Montreal? I was wondering if their numbers would also be reduced in this latest cutback?

Dr. Bandeen: That is a two-pronged question. As far as CN Express goes, Mr. Perron would be able to give you the figures, but we have already reduced the management and administrative side significantly this year, and we plan to reduce it further. For the corporation as a whole, when I became president, my knowledge of the company from having been around for a number of years and having worked in the administration side of the company over a number of years, told me that there was an excess of staff administratively, and we set out to reduce that, which we did very significantly. At the same time, we were putting new technology forward and new methods of productivity which reduced the non-administrative staff. The first difficulty in this field is to define those two. It took three months to define what was administrative and what was non-administrative.

Having done that, and giving an arbitrary definition, I think that over the period of time we have reduced the administrative equally or even more so than the non-administrative for the whole corporation. There comes a time when that will have to reverse because not only in the case of Express but particularly in the case of CN Rail, we are becoming heavily dependent on computers and once you become heavily dependent on computers you are going to greatly increase the number of white-coloured workers in administrative tasks because you have to have people who can handle data and data-processing equipment. In our case this is building up rapidly, and we are very pleased with it, and it is one of the reasons we have been able to be as profitable as we have been in the last few years. It is because of our extensive use of data processing.

But by doing that you increase the numbers of administrative staff, and this is beginning to show because our data-proc-

[Traduction]

d'années requis. Pourriez-vous nous donner une idée de l'âge et du nombre d'années de service requis?

M. Bandeen: Pour recevoir une pension au CN, il faut que l'âge additionné au nombre d'années de service atteigne 85 ans. Donc une personne qui a 55 ans et 30 années de service est admissible à la pension. Pour une personne de moins de 60 ans, la pension est réduite selon un calcul actuariel mais si une personne a 60 ans ou plus, il n'y a aucune réduction.

Le sénateur Muir: Quelle proportion du nombre total d'employés cette mesure toucherait-elle?

M. Bandeen: Comme je l'ai dit dans ma déclaration, selon nos calculs il y a 717 employés de CN Express qui pourraient être admissibles. Ils ne le demanderont pas tous, et de toute façon ils ne devraient pas tous le faire. Je dis cela parce que la question suscite des problèmes avec les syndicats et qu'il n'est pas facile d'ignorer les listes d'ancienneté. Mais par contre il y a dans le même syndicat 1,324 employés admissibles, donc cela fait juste un peu plus de 2,000 dans ce syndicat en particulier.

Le sénateur Muir: Dans cette réduction continuelle des emplois y a-t-il au cours des années, des réductions semblables pour les postes de superviseurs et d'inspecteurs, particulièrement à Moncton et dans la région atlantique et à Montréal? Je me demande si leur nombre sera aussi réduit cette fois-ci?

M. Bandeen: C'est une question à deux volets. En ce qui concerne le CN Express, M. Perron pourrait vous donner des chiffres, mais nous avons déjà réduit considérablement les effectifs du côté de la gestion et de l'administration cette année, et nous avons l'intention de les réduire davantage. En ce qui concerne la corporation dans son ensemble, lorsque je suis devenu président, l'expérience que j'avais acquise au cours d'un certain nombre d'années à l'emploi de la société et les quelques années où j'ai travaillé à l'administration de la société, m'ont appris qu'il y avait un excédent des effectifs du côté administratif, et qu'il fallait les réduire considérablement, ce que nous avons fait. En même temps, nous mettions de l'avant une nouvelle technologie et de nouvelles méthodes de productivité qui réduisaient le personnel de soutien. La première difficulté consiste à faire la distinction entre les deux. Nous avons mis trois mois à définir quels étaient les postes administratifs et non administratifs.

Ainsi, selon une définition arbitraire, au cours d'une certaine période de temps, nous avons réduit le personnel administratif autant, sinon plus, que le personnel non administratif dans l'ensemble de la société. Un moment viendra où ce sera le contraire parce que non seulement au CN Express mais particulièrement au CN Rail, nous dépendons beaucoup des ordinateurs et cela entraînera une augmentation du nombre des collets blancs dans les fonctions administratives parce qu'il nous faudra des employés qui peuvent s'occuper des données et du matériel informatique. Dans notre cas, cela progresse rapidement et nous en sommes très fiers, et c'est une des raisons pour laquelle nos opérations ont été, cette année, aussi rentables qu'au cours des cinq dernières années. Cela, grâce à notre utilisation de plus en plus grande de l'informatique.

Mais cette utilisation entraîne une augmentation du personnel administratif, situation que l'on commence à entrevoir, nos

[Text]

essing staff is be ginning to grow across the country. This is good; we think they are efficient and we try to make them that way; but you have to anticipate further growth in that particular segment.

Senator Muir: Are you trying to look after those who are displaced in the administrative side too?

Dr. Bandeem: We have a program to deal with people we ask to retire from the administrative side early or to take early pension. We have such a program which has been going on for some time.

Mr. Perron: In 1980 we will have cut the management ranks by 20 per cent, and that is approximately 120 positions. The treatment these people had is basically the same. We have tried to retire early those who were eligible and who wished to do so. In the case of the younger officers, we have given them some money to find other jobs somewhere else. We have paid for the consulting work to examine other opportunities outside the company or within the company. In 1981 we are expecting another 10 per cent drop in management, for a total cut of 30 per cent. That was one of the factors in the good labour-management relations we had.

Senator Muir: Coming back to the question of early retirement, there is a case which I hesitate to raise here, but it is the only thing I can do. Since some time in the fall of 1979 I have been trying to get a case straightened out in North Sydney. In this connection I have had letters from the vice-president, Mr. Hunt, and I have talked to Mr. Lowry. To sum up the situation, this man took early retirement after 34 years and some months of service with the company. He was told that according to the printout—and I don't know if it was done by computer or by hand—he was going to receive a pension of \$797.68 a month, and so he went out in good faith. When he retired he was paid a pension of \$675.94 which was \$121.74 per month less. I tried to help him and the union tried to help him. Then the company came up with an offer of \$2,000, to shut him up, I suppose. Now, we are all human, and I said so in the letter I wrote to you and which was replied to by Mr. Lowry. In the letter I wrote I agreed that we were all human and that we could all make mistakes, but I wondered why this man should suffer for the rest of his days. He was expecting to retire with a pension of \$800 a month and found himself receiving only \$675. I just mention this to you, and I do not expect you to have the data with you.

Dr. Bandeem: I do. I do not have an answer for you, but I would like to make sure that we both understand what happened. When people in the company want to retire, or want to retire early, they have the right to request from their local employment office an estimate of the pension that they will receive. The people there make it out in all good faith, and I would think that well over 95 per cent of these are accurate within a few dollars. But in a company the size of ours it does happen that on occasion errors are made. We give out the form, it is called as estimate, and at the top of the page it says that. Actually, I would like to read what it says: "It must be emphasized that all these figures are estimates only as it is

[Traduction]

effectifs en informatique augmentent partout dans le pays. C'est très bien. Nous sommes d'avis qu'ils sont très efficaces et c'est la façon dont nous voulons qu'ils soient. Mais il faut prévoir une plus grande croissance dans ce secteur particulier.

Le sénateur Muir: Vous occupez-vous aussi des employés qui ont été déplacés du côté administratif?

M. Bandeem: Nous avons un programme prévu pour les personnes à qui nous demandons d'accepter de se retirer de l'administration ou de prendre une retraite anticipée. Ce programme existe depuis quelque temps.

M. Perron: En 1980, nous aurons réduit de 20% les effectifs de la gestion, ce qui représente environ 120 postes. Nous leur avons offert à peu près la même chose. Nous avons essayé de convaincre ceux qui étaient admissibles et qui voudraient le faire, de prendre une retraite anticipée. Dans le cas des jeunes agents, nous avons remis une certaine somme d'argent à quelques-uns d'entre eux pour qu'ils se trouvent un emploi ailleurs. Nous avons payé les frais de consultation pour essayer de trouver d'autres emplois à l'extérieur ou au sein de la société. En 1981, nous prévoyons une autre réduction de 10% dans la gestion, ce qui donne une réduction totale de 30%. C'est un des facteurs de nos bonnes relations de travail.

Le sénateur Muir: Pour en revenir à la retraite anticipée, il y a un cas que j'hésite à soulever ici, mais je ne puis faire autrement. Il y a assez longtemps, depuis l'automne 1979, que j'essais de régulariser un cas à North Sydney. J'ai reçu à cet égard des lettres du vice-président, M. Hunt, et j'ai parlé à M. Lowry. Pour résumer la situation, cet homme a pris une retraite anticipée après 34 ans et quelques mois de service à la société. On lui a dit que selon l'imprimé mécanographique—et je ne sais pas si cela a été calculé par ordinateur—qu'il recevrait une pension de \$797.68 par mois, ce qu'il a accepté de bonne foi. Lorsqu'il a pris sa retraite il a reçu une pension de \$675.94 ce qui représentait \$121.64 de moins par mois. J'ai essayé de l'aider et le syndicat aussi. La société lui a alors offert une somme forfaitaire de \$2,000 pour le faire taire je suppose. Nous sommes tous humains, et je l'ai dit dans la lettre que je vous ai écrite et à laquelle M. Lowry a répondu. J'ai écrit que j'admettais que nous étions tous humains et que nous pouvions tous faire des erreurs mais je demandais pourquoi cet homme devait souffrir pour le reste de ses jours. Il s'attendait à recevoir une pension de \$800 par mois et il ne reçoit en fait que \$675.00. Je ne fais que vous citer ces faits, et je ne m'attends pas à ce que vous ayiez les données avec vous.

M. Bandeem: Je les ai. Je n'ai pas la réponse, mais je voudrais m'assurer que nous comprenons tous deux ce qui est arrivé. Lorsque des employés de la société désirent prendre leur retraite, même s'il s'agit d'une retraite anticipée, ils ont le droit de demander à leur bureau local de la main-d'œuvre un calcul approximatif de la pension qu'ils recevront. Les personnes chargées de le faire sont toutes de bonne foi, et je suis porté à croire que plus de 95 p. 100 de ces calculs sont exacts à quelques dollars près. Mais dans une société de la taille de la nôtre, il se produit parfois des erreurs. Nous remettons la formule d'estimation, et au haut de la page on lit. «Il faut bien comprendre que ces chiffres ne sont que des calculs approxi-

[Text]

impossible to give precise figures until termination of your service."

This was done in the case of this individual. He asked for his pension to be melded in with the Canada Pension Plan and the Old Age Security, which is normal enough. But that means that if he is retiring before 65, we have to give him a lower pension, and then when they are melded together, they will continue on after he is 65. This is normal calculation. The man who did the calculation, unfortunately and regrettably, instead of subtracting this figure, added it to the pension, and he produced a figure of \$675 instead of the \$545 which it should have been. So the man retired two or two and half years early, and the mistake was only discovered when they went to pay him. We had some discussions; his union representative came to see our people. We said we were sorry that it was a mistake and we would take him right back on the payroll. If he had made his decision to retire on the basis of this and now found that he could not manage, then we would take him right back on the job and keep him until he reached the age of 65. He did not wish to do this, or so it was communicated to us.

Senator Muir: Pardon me a moment, Dr. Bandeen. Did you know that he was injured while working for CN and he was not as well at that time as he had been 20 or 10 years before, and that is why he was forced to take early retirement?

Dr. Bandeen: I did not know that. As a result of this, we have looked at it and we have talked to the union representative and he, indeed, was the one who suggested the amount—something slightly less than \$2,000; in fact, I think it was something over \$1,800. Anyway we said that we would give him \$2,000. We understood at one time that this had in fact been an agreed on sum, but apparently that is not the case now. So I do not know where we go from here. It is a mistake, and the person who calculated this made a mistake. We have offered to take the man back on the payroll so that indeed he can go through to normal retirement and get whatever his pension should be at that time. He did not want that or, perhaps, he was unable to do that; I do not know which. Perhaps you know better than I do. We have offered him \$2,000 which represents half of the loss suffered between when he retired and age 65. I understand that is how it is calculated. I do not know where we go from here. We have not had a response, except from the press and through correspondence with members of Parliament.

Senator Muir: I have been in touch with I don't know how many people down there by telephone and with I don't know how many people in Montreal because we thought something was happening.

On this printout of the estimates, it shows the "combined benefits".

[Traduction]

matifs étant donné qu'il est impossible de donner des chiffres précis jusqu'à ce qu'on ait établi le nombre exact d'années de service.»

Ceci a été fait dans le cas de cet homme. Il a demandé que sa pension soit incorporée à sa pension du Régime de pensions du Canada et aux prestations de la Sécurité de la vieillesse, ce qui est assez normal. Mais cela signifie que s'il prend sa retraite avant l'âge de 65 ans, sa pension sera moins élevée que lorsqu'il recevra le Régime de pensions du Canada et la Sécurité de la vieillesse à l'âge de 65 ans. C'est un calcul normal. L'employé qui a fait le calcul a malheureusement ajouté ce montant à la pension, au lieu de le soustraire, ce qui a donné un montant de \$675 au lieu de \$545. Donc cet homme a pris sa retraite deux ans ou deux ans et demi trop tôt et on a découvert l'erreur seulement au moment où on a commencé à lui verser les prestations. Nous avons eu certaines discussions à ce sujet, et le représentant du syndicat a rencontré les employés responsables. Nous avons dit que nous regrettions cette erreur et que nous pourrions le reprendre à notre service. S'il avait pris la décision de prendre sa retraite en s'appuyant sur ces calculs et que maintenant il s'aperçoit qu'il ne pourrait joindre les deux bouts avec ce montant, nous pourrions le reprendre à notre emploi et le garder jusqu'à ce qu'il atteigne l'âge de 65 ans. Il a refusé, ou du moins c'est ce qui nous a été communiqué.

Le sénateur Muir: Excusez-moi un moment, monsieur Bandeen. Saviez-vous qu'il avait été blessé au travail pendant qu'il était à l'emploi du CN et qu'il ne se sentait pas aussi bien à ce moment-là qu'il l'était il y a 20 ans ou 10 ans auparavant, et c'est la raison pour laquelle il a dû prendre une pension anticipée?

M. Bandeen: Je n'étais pas au courant de ce fait. Nous avons étudié son cas et avons rencontré le représentant du syndicat et c'est ce dernier qui a proposé de lui remettre un certain montant—un peu moins de \$2,000, en fait je crois qu'il s'agissait d'un peu plus de \$1,800. De toute façon nous avons dit qu'il recevrait \$2,000. Nous avons donc pensé qu'il y avait en fait eu accord sur cette somme. Apparemment ce n'est pas le cas maintenant. Par conséquent, que doit-on faire? Il s'agit d'une erreur de la personne qui a fait les calculs. Nous avons offert de reprendre cet employé à notre service pour qu'il puisse prendre sa retraite à l'âge normal et obtenir le plein montant de sa pension. Il n'a pas voulu ou peut-être était-il incapable de le faire. Je ne sais pas. Peut-être en savez-vous plus que moi. Nous lui avons offert \$2,000, ce qui représentait la moitié de la somme qu'il perdait en prenant sa retraite avant 65 ans. Je crois que c'est la façon dont on a fait le calcul. J'ignore ce qu'on peut faire d'autre. Nous n'avons pas eu de réponse sauf par les journaux et par la correspondance adressée à des députés.

Le sénateur Muir: J'ai communiqué par téléphone avec je ne sais combien de personnes à Montréal parce que nous pensions qu'il se passait quelque chose.

L'imprimé mécanographique indique «les prestations combinées».

[Text]

Dr. Bandeen: It is an estimate. I am sorry, I know it is a human problem, and I do not know what we could consider to be fair. Perhaps this is not the place to discuss it.

The Chairman: This is not within the terms of reference.

Senator Muir: No, that is right.

The Chairman: Another occasion may be more appropriate to deal with individual cases. I certainly sympathize with this man's plight.

Senator Muir: I explained, Mr. Chairman, when I raised this point, that I can see no alternative but to raise the point today, since I have tried electronic means of communication in an effort to discuss this matter, but I have got nowhere.

I notice on the printout there is a figure of 98 per cent and one at 95 per cent, but I will not go into detail now.

Are the two offices you have in Nova Scotia at Stellarton and Halifax?

Dr. Bandeen: Yes, I believe so.

Senator Muir: Will National Sea Products, who bring a lot of business through there, be serviced?

Mr. Perron: Out of Stellarton.

The Chairman: Senator Muir, I do not like to break in, but other senators are waiting their turn.

Senator Muir: Of course, I felt the same way when some of the others were questioning. I hope Dr. Bandeen will be back again very shortly.

The Chairman: He is not going now. You are a little like myself in that you tend to get a little impatient.

Senator Muir: Not me.

The Chairman: I was going to suggest that we might give an opportunity to Senators Phillips, Molgat and Rowe to ask some questions. Then we will try to get back to you if the witnesses are available.

Senator Rowe: In fairness to Dr. Bandeen, what is his time limit?

Dr. Bandeen: I am not leaving at five; I am here for the evening, as long as you gentlemen wish to ask questions.

Senator Phillips: Senator Muir can take you to dinner to straighten that out.

Senator Muir: Of course.

Senator Phillips: The loss was given to the committee as being \$53 million last year; and \$58 million estimated in 1980.

Dr. Bandeen: I am sorry, that is not quite right. It is \$53 million in 1980 in the mainland, and \$58 million if you add Newfoundland. We keep Newfoundland out of most of this. The figure for 1980 is \$53 million, but the loss in Newfoundland itself is roughly \$5 million.

[Traduction]

M. Bandeen: Il ne s'agit que de calculs approximatifs. Je le regrette, je sais que c'est une erreur humaine, et je ne sais pas ce que nous pourrions considérer comme équitable. Ce n'est peut-être pas l'endroit ici pour en discuter.

Le président: Cela ne fait pas partie de notre mandat, en effet.

Le sénateur Muir: Non, vous avez raison.

Le président: Il serait plus approprié de traiter des cas individuels en une autre occasion. Je suis certainement sympathique à la triste situation de cet homme.

Le sénateur Muir: Lorsque j'ai soulevé ce point, monsieur le président, j'ai expliqué que je ne pouvais faire autrement que de le faire aujourd'hui étant donné que j'avais essayé les moyens de communication électroniques mais sans succès.

J'ai observé sur l'imprimé mécanographique deux pourcentages, d'un de 98 p. 100, mais je n'entrerai pas dans les détails maintenant.

Les deux bureaux de la Nouvelle-Écosse sont-ils situés à Stellarton et Halifax?

M. Dandeen: Oui, je crois.

Le sénateur Muir: La National Seed Products, qui est pour la région une importante source d'affaires, sera-t-elle desservie?

M. Perron: De Stellarton?

Le président: Sénateur Muir, je regrette de vous interrompre, mais d'autres sénateurs attendent leur tour.

Le sénateur Muir: Évidemment, j'ai pensé la même chose lorsque les autres posaient des questions. j'espère que M. Bandeen nous reviendra sous peu.

Le président: Il ne part pas maintenant. Vous avez come moi un peu tendance à être impatient.

Le sénateur Muir: Pas moi.

Le président: Je voulais proposer aux sénateurs Phillips, Molgat et Rowe de poser quelques questions. Ensuite, nous reviendrons à votre question si les témoins sont toujours là.

Le sénateur Rowe: Peut-être juste vis-à-vis de M. Bandeen, jusqu'à quelle heure peut-il rester?

M. Bandeen: Je ne m'en irai pas à 5 heures. Je resterai ce soir aussi longtemps que vous, messieurs, aurez des questions à poser.

Le sénateur Phillips: Le sénateur Muir peut vous inviter à dîner.

Le sénateur Muir: Bien entendu.

Le sénateur Phillips: La perte dont il a été fait mention au Comité était de 53 millions de dollars l'année dernière, et a été estimée à 58 millions de dollars pour 1980.

M. Bandeen: Je suis désolé mais ce n'est pas tout à fait exact. Il s'agit de 53 millions de dollars pour 1980 pour le Canada et de 58 millions de dollars si on prend en compte Terre-Neuve. On ne fait pas intervenir Terre-Neuve dans la plupart des calculs. Les pertes pour 1980 s'élèvent à 53

[Text]

Senator Phillips: How much of the \$53 million can be allocated to the three maritime provinces?

Mr. Perron: We have estimated the loss on servicing the light density areas all across the country. That net loss was estimated at \$5 million, assuming we were to keep all terminals in the maritimes.

Senator Phillips: It would only cost \$5 million to keep all terminals?

Mr. Perron: No, the loss would be much greater if you were to look at it on the basis of a network of five terminals. The loss could be \$10 million. We do not know the actual figure, but we have an estimate of the total.

Senator Phillips: Would you mind repeating the estimated losses?

Mr. Perron: The cost of servicing the light density territories, out of the 10 terminals, was approximately \$5 million. That includes the loss at these 10 terminals. That is the extended service which would go to all the small places.

Senator Phillips: What 10 terminals are you talking about?

Mr. Perron: The existing network.

Dr. Bandeen: The ones that are in existence right now. We attempted to cost what it would cost us to distribute from the 10 existing terminals to cities that were not served by a terminal, and the estimate was roughly \$5 million. As you can see, if we shrink it down to three terminals, the savings will be much greater than \$5 million.

The Chairman: And the service, I suppose, will be correspondingly less?

Dr. Bandeen: It may be less, but it may be better. It may be more personalized because we will be dealing in most of the places, except for these three, with local truckers who are usually able to give a more personalized service than we can.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I am rather disturbed by this. How many closures are going to take place in the maritime provinces?

Mr. Perron: In the maritimes, in total we presently have 15 physical presences. We are shrinking that down to five, so 10 will be closed.

Senator Phillips: What is the estimated saving, if you have not accurately estimated your losses? What will be your savings in closing these 10 stations?

Mr. Perron: If you were to look at it on the basis of a network of five terminals, the loss could be \$10 million. We do not quite know the actual figure, but we have an estimate of the total.

[Traduction]

millions de dollars, et pour Terre-Neuve elle est approximativement de 5 millions de dollars.

Le sénateur Phillips: Quelle fraction des 53 millions de dollars représentent les pertes subies par les trois provinces maritimes?

M. Perron: Nous avons attribué les pertes à la desserte de régions à faible densité partout au pays. Les pertes nettes estimatives sont de 5 millions de dollars, en supposant que nous conservions tous les terminus dans les Maritimes.

Le sénateur Phillips: Il n'en coûterait que 5 millions de dollars pour conserver tous les terminus?

M. Perron: Non, la perte serait plus importante si l'on conservait un réseau de cinq terminus. Elle se monterait à 10 millions de dollars. Nous ne connaissons pas les chiffres exacts, mais nous avons le total approximatif.

Le sénateur Phillips: Est-ce que vous pourriez répéter, s'il vous plaît, les pertes estimatives?

M. Perron: Comme je l'ai dit, pour continuer la desserte des régions à faible densité, pour 10 terminus, la perte s'élèverait approximativement à 5 millions de dollars. Ces 5 millions comprennent les pertes dans ces 10 terminus. C'est-à-dire les pertes résultant de l'expansion des services dans les petites localités.

Le sénateur Phillips: De quels 10 terminus s'agit-il?

M. Perron: Du réseau qui existe à l'heure actuelle.

M. Bandeen: Les terminus qui existent à l'heure actuelle. Nous avons essayé de calculer ce qu'il nous en coûterait d'étendre le réseau des dix terminus aux villes non encore desservies, et le devis s'élevait approximativement à 5 millions de dollars. Comme vous pouvez vous en rendre compte, si nous calculons ce qu'il nous en coûtera pour trois terminus, l'économie que nous ferons sera supérieure à 5 millions de dollars.

Le président: Et le service, sera, je crois, proportionnellement moins bon?

M. Bandeen: C'est possible, mais il se peut aussi qu'il soit meilleur, plus personnalisé car nous desservirons la plupart des localités sauf trois, et les compagnies locales de camionnage sont généralement plus en mesure que nous de fournir des services plus personnalisés.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, une réponse me chagrinerait. Combien de fermetures va-t-il y avoir dans les provinces maritimes?

M. Perron: En tout, pour les provinces maritimes, à l'heure actuelle il y a 15 terminus. Nous allons en fermer 10, donc il en restera 5.

Le sénateur Phillips: Quelles sont les économies que l'on puisse faire, si vous n'avez pas calculé précisément vos pertes? Quelles économies pourra-t-on faire en fermant ces dix gares?

M. Perron: Si vous considérez un réseau de cinq terminus, la perte pourrait être de \$10 millions. Nous ne connaissons pas les chiffres exacts, mais nous avons fait un calcul estimatif du total.

[Text]

Senator Phillips: Would you mind repeating the estimated losses?

Mr. Perron: We have only estimated the savings by converting the operation to the local truckers, and that estimate was about \$5 million. We did not conduct an in-depth study.

Senator Phillips: So you have not carried out an in-depth study but have made only an estimate?

Dr. Bandeen: That is right.

Senator Phillips: As I understood the remarks of Dr. Bandeen, he stated that the loss was due to competitors taking away business. In fact, I think you stated that you had a very small percentage and you quoted three or two per cent on various items.

The Charlottetown office is one that is slated to be closed; yet that office has operated at 96 per cent capacity in the last six months. This does not seem to indicate a loss of business. I would like further information on why Charlottetown is being closed, when it has an operation of that extent.

Dr. Bandeen: I am at a loss to know where the 96 per cent comes from. I would have to check that figure. I am not aware of it operating at 96 per cent capacity.

Mr. Perron: It is 96 per cent of productivity based on existing standards. I think part of the answer is that very little traffic comes out of Charlottetown.

Senator Phillips: I think I have an indication of the traffic coming out of Charlottetown. Last year the estimate was \$135,560, and in the first 10 months of this year it was approximately \$100,000 which, I think, is fairly substantial.

Dr. Bandeen: Not in the context expressed, it is not.

Senator Phillips: I am thinking of the economy. I am not entirely concerned with your problems; I have a different set of problems to contend with.

In addition to the closure at Charlottetown, I am concerned with the closure of approximately 20 on-hand points on Prince Edward Island. These are points where the truck picks up express maybe three days a week. How will these small communities be served now?

Dr. Bandeen: Through the local trucker. We are going to have a contract with the local trucker, and he will pick up the service in these communities directly.

Senator Phillips: As directly as it presently exists?

Dr. Bandeen: It will depend on his business and the competition.

Mr. Perron: We estimate that there are 15 local truckers servicing the territory. I have a list from the "Highway Trucker's Guide". We believe that the level of service may be as high as it is presently.

[Traduction]

Le sénateur Phillips: Voulez-vous, s'il vous plaît, répéter les pertes estimatives?

M. Perron: Nous n'avons fait qu'un calcul estimatif des économies que nous réaliserions en remettant l'affaire aux entreprises locales de camionnage, elles seraient de l'ordre de \$5 millions. Toutefois, nous n'avons pas fait d'étude approfondie.

Le sénateur Phillips: Donc vous n'avez fait aucune étude approfondie, et vous n'avez que des chiffres estimatifs?

M. Bandeen: C'est exact.

Le sénateur Phillips: D'après ce que j'ai compris des propos de M. Bandeen, la perte serait imputable à la compétition. En fait, je crois que le pourcentage de perte était très peu élevé...

Le bureau de Charlottetown va être fermé, c'est prévu; néanmoins, ce bureau a fonctionné à 96 p. 100 de sa capacité au cours des six derniers mois. Apparemment, rien ne montre qu'il y a eu là un manque à gagner. Je voudrais d'autres renseignements pour savoir pourquoi on ferme le bureau de Charlottetown qui est pourtant rentable.

M. Bandeen: Je ne saurais vous dire d'où viennent ces 96 p. 100. Il faudrait que je vérifie. Je ne savais pas que le bureau fonctionnait à 96 p. 100 de sa capacité.

M. Perron: Il s'agit de 96 p. 100 de rentabilité compte tenu des normes en vigueur. Je crois que, pour partie, la réponse réside dans le fait qu'il y a peu de trafic à partir de Charlottetown.

Le sénateur Phillips: J'ai quelques données sur le trafic en provenance de Charlottetown. L'année dernière, les estimations étaient de l'ordre de \$135,560, et de \$100,000 pour les dix premiers mois de cette année, ce qui témoigne à mon sens de mouvements importants.

M. Bandeen: Pas compte tenu de ce que nous avons dit.

Le sénateur Phillips: Je voulais dire d'un point de vue économique. Je ne m'inquiète pas outre mesure de vos problèmes; j'ai d'autres problèmes auxquels il faut que je pense.

En plus de la fermeture de Charlottetown, la fermeture d'approximativement vingt gares dans l'Île-du-Prince-Édouard m'inquiète aussi. Il s'agit de gares où les camions viennent prendre livraison de colis express trois fois par semaine. Comment se feront les livraisons dans les petites localités?

M. Bandeen: Par des entreprises locales de camionnage. Nous allons passer un contrat avec une entreprise locale qui se chargera de fournir directement les services requis.

Le sénateur Phillips: Aussi directement que c'est le cas à l'heure actuelle?

M. Bandeen: Cela dépendra des affaires et aussi de la concurrence sur le marché.

M. Perron: D'après nos calculs, il y a quinze entreprises locales de camionnage desservant le territoire. J'ai la liste du Highway Trucker's Guide. Nous croyons que les livraisons se feront aussi bien qu'à l'heure actuelle.

[Text]

Senator Phillips: You state, Mr. Perron, that it could be as high. Have you made any efforts to ensure that it will be of the same standard?

Mr. Perron: Certainly, we will make every effort, because I think our plan does not call for closing Charlottetown before August, 1981. There will therefore be some precise planning done in order that the service be at least maintained, if not improved.

Senator Phillips: Yes. Your layoff is slated to begin on February 28, with complete closure by August, 1981.

Mr. Perron: Yes.

Senator Phillips: One item in your background paper rather intrigued me. It is on page 3, where the network changes include "interlining with local truckers beyond the network limits, with an add-on charge". Can you indicate to me what the add-on charges will be?

Mr. Perron: The total rate will be made up of two components. The first component will be the CN Express point-to-point rate—that is the rate for moving a parcel from Montreal to Moncton, say; and the add-on will be the charge from, say, Moncton to Amherst. That charge will be the charge that the local trucker is making to us. The total rate will therefore be our rate plus the local trucker's rate.

Senator Phillips: How will the two charges compare with the present charges, say I am shipping something from Ottawa to Summerside?

Mr. Perron: In certain instances there will be a decrease in the rate, particularly when shipments will exceed 200 pounds. I have some examples here. On average, it will be more expensive, however.

Senator Phillips: That is what I suspected. Will you have to submit the add-on charges to any regulatory board?

Mr. Perron: I believe these add-on charges will be published by local transportation boards.

Senator Phillips: They may be published, but there is a difference between having them published and having them submitted and approved. Is there any regulatory board that will review those charges?

Mr. Perron: Senator, I believe in most instances these rates are already published. They are the rates that the local truckers are presently charging to local customers; so that has already been done. We will try, though, to make better deals with the local truckers, given the fact that we have the volume that goes with it.

Senator Phillips: In establishing the rate now, do you have to apply to any regulatory body for approval?

Dr. Bandeen: We file the express rates with the CTC as we do the freight rates. We file the express rates, yes.

Senator Phillips: Will you be filing the express rates plus the add-ons?

[Traduction]

Le sénateur Phillips: Vous dites, monsieur Perron, que les services seront aussi nombreux que maintenant. Avez-vous veillé à ce qu'ils soient de la même qualité?

M. Perron: Nous ferons tout notre possible, car d'après nos plans nous ne prévoyons pas la fermeture de Charlottetown avant août 1981. Par conséquent, des mesures précises seront prises pour que le service continue sinon qu'il soit amélioré.

Le sénateur Phillips: Oui. Les mises à pied doivent commencer le 28 février et la fermeture définitive en août 1981.

M. Perron: Oui.

Le sénateur Phillips: Il y a un point dans votre document d'information qui m'intrigue. C'est à la page 3 où il est question des changements dans le réseau; il est prévu un accord avec les compagnies de camionnage pour transporter les marchandises au delà des limites du réseau, moyennant supplément. Pouvez-vous expliquer en quoi va consister ce supplément?

M. Perron: Le tarif total comprendra deux choses. Premièrement le tarif express CN de point à point, exemple le tarif pour expédier un colis de Montréal à Moncton, et ensuite des frais supplémentaires disons de Moncton à Amherst. Ces frais seront facturés par la compagnie locale de camionnage à nos services. Le tarif total est donc notre tarif plus le tarif perçu par la compagnie locale de camionnage.

Le sénateur Phillips: Quelle comparaison peut-on faire entre ces tarifs et ceux qui existent à l'heure actuelle? Disons que je veux expédier quelque chose d'Ottawa à Summerset.

M. Perron: Dans certains cas le tarif diminue, notamment lorsque les colis dépassent 200 livres. Je peux vous donner quelques exemples; en moyenne, cependant, les tarifs seront plus élevés.

Le sénateur Phillips: C'est ce que je craignais. Est-ce que vous allez soumettre ces tarifs supplémentaires à un organisme de réglementation quelconque?

M. Perron: Je crois que ces tarifs supplémentaires seront publiés par la Commission locale de transport.

Le sénateur Phillips: Faire publier le tarif supplémentaire est une chose, mais c'en est une autre que de le soumettre à l'examen d'un organisme. Y a-t-il un organisme de réglementation quelconque qui va se charger de les étudier?

M. Perron: Sénateur, je crois que, dans la plupart des cas, ces tarifs sont déjà connus. Il s'agit de prix que les compagnies locales de camionnage demandent à leurs clients, de sorte que c'est déjà fait. Toutefois, nous allons essayer, étant donné notre volume d'affaires, de conclure de meilleurs arrangements avec les compagnies de camionnage.

Le sénateur Phillips: Pour fixer un tarif, êtes-vous tenu d'en demander l'autorisation à un organisme de réglementation.

M. Bandeen: Pour les tarifs express, il faut que nous le demandions à la Commission canadienne des transports, c'est le cas aussi des tarifs de fret.

Le sénateur Phillips: Allez-vous déposer les tarifs express, plus les frais supplémentaires.

[Text]

Mr. Perron: We will be. We are doing so now, because the add-on rates have been in place in the west for more than a year and a half. They are also in place in Quebec and many other parts of the country.

Senator Phillips: Dr. Bandeen made some reference in his remarks to the CNR service not only being efficient, but also attempting to meet the needs of the customers. In many of the maritime provinces the customer can obtain his clearing through Canadian Customs at the same office. What will be the new arrangement in that regard? Will it be necessary for customers in Prince Edward Island to travel 50 or 100 miles to Charlottetown to get their customs clearance, or will they be able to obtain it in the same manner as existed previously?

Mr. Perron: At all of the 30 major terminals, that will be done. This is part of the preplanning that will be done before we do the closing of the terminal. Certainly, if that is a service presently offered, we will do our utmost to continue to offer that service through the local carriers.

Senator Phillips: Were the piggyback service and container shipments service a part of CN Express at one time?

Dr. Bandeen: The express freight was operated as part of the Canadian National Railways, and, of course, piggyback and container were operated at the same time. They were in the same general segment of the railway. But they have not been for a number of years. They are called "intermodal," and are still operated directly by the railway.

Senator Phillips: Are they a profitable operation at the present time?

Dr. Bandeen: Yes, they are.

Senator Phillips: So they were transferred out of the Express, and as a result the Express picture was not as bright as it had formerly been.

Dr. Bandeen: They were never an integral part of the Express. They were operated by the same part of the company, but they were never an integral part of it. They have not been associated with the Express for years. I do not remember when the change came, but, when we set up Express as a separate division in 1976, they had long not been operated by Express, nor were they anywhere close to them. They are very much in integral part of the railway operation.

Senator Phillips: In calculating your loss in the Express, what do you take into consideration? I am thinking of the maintenance of the rail line, and so on, which I presume would be part of the Express operation. Is that charged to Express?

Dr. Bandeen: There is very little Express traffic carried on the railway. The great majority of it is carried by rubber, on

[Traduction]

M. Perron: Oui. C'est ce que nous faisons à l'heure actuelle, car ces tarifs existent déjà dans l'Ouest depuis plus d'un an et demi. Il y en a aussi au Québec ainsi qu'un peu partout au pays.

Le sénateur Phillips: M. Bandeen a fait état dans ses remarques, que les services des chemins de fer nationaux était non seulement efficace mais qu'ils permettaient également de répondre aux besoins des consommateurs. Dans plusieurs provinces maritimes le client peut dédouaner ses marchandises au même bureau. Quelle sera la situation à cet égard? Va-t-il falloir que des clients habitant l'Île-du-prince-Édouard se déplace 50 ou 100 milles pour aller à Charlottetown afin de dédouaner ses marchandises, ou pourront-ils bénéficier des mêmes facilités qu'avant?

M. Perron: Dans les 30 principaux terminus, il sera possible de dédouaner les marchandises. Cela fait partie de la phase de pré-plannification qui sera terminée avant la fermeture du terminus. Il va sans dire que si le service est offert à la clientèle maintenant nous essaierons de continuer à offrir le même service par le biais des compagnies locales de camionnage.

Le sénateur Phillips: Le service rail-route et les expéditions par conteneur, faisaient-ils partie des opérations du CN?

M. Bandeen: Le transport de frêt par express était pris en charge, pour partie, par les chemins de fer nationaux du Canada et, bien entendu, les services que vous mentionnez en faisaient partie à une certaine époque. Ils faisaient partie de la même catégorie de services fournis par les chemins de fer. Mais il y a déjà un certain temps de cela. On appelait ces services «intermodaux» lesquels sont encore assurés directement par les chemins de fer.

Le sénateur Phillips: Sont-ils rentables à l'heure actuelle?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Phillips: Donc les services ne font plus partie du transport de frêt par express et en conséquence ce type d'opération de frêt n'est plus aussi important qu'avant.

M. Bandeen: Ces services n'ont, à vrai dire, jamais fait partie intégrante du transport de frêt par Express. Ces services étaient assurés par la compagnie, mais jamais ils n'ont été partie intégrante de l'ensemble des services fournis. Voilà de nombreuses années, qu'ils ne font plus partie du transport express. Je ne me souviens pas lorsque le changement est intervenu, mais lorsque nous avons fait du rapport express une division distincte, en 1976, cela faisait déjà longtemps que ces services n'étaient plus assurés par express; loin de là. Néanmoins, ils font partie des services assurés par les chemins de fer.

Le sénateur Phillips: En calculant vos pertes d'exploitation pour ces services, quels éléments prenez-vous en considération? J'ai à l'esprit des choses comme l'entretien des voies ferrées etc. qui interviennent dans le calcul des coûts d'exploitation du service express, n'est-ce pas?

M. Bandeen: En fait se fait très peu de transit express par voie de chemins de fer. En grande majorité le transport express

[Text]

the highway, by our own trucks, or through brokers, as we discussed earlier. To the extent that it is carried on the railway, the normal railway costs would be charged against Express. Because they are separate divisions of the company, the Express division pays the Rail division for the use of the railway to the extent that they use it. There is a cross charge between them. Similarly, the Express does some work for the rail. They move some of their materials, and do some of the maintenance of their trucking equipment. That is charged to the railway at a commercial rate.

Senator Phillips: Returning to the particular problem of Prince Edward Island, you will have no Express terminal there, as I understand it.

Dr. Bandeem: Under this plan, yes, that is right.

Senator Phillips: Where will your nearest terminal be?

Dr. Bandeem: Moncton, I believe.

Senator Phillips: What arrangements have you made to transfer the express from Moncton to Prince Edward Island?

Dr. Bandeem: These arrangements will be made with local truckers between now and August, when the terminals close.

Senator Phillips: Will all express be moved to Charlottetown, unloaded, and then reloaded to local truckers?

Dr. Bandeem: Not necessarily. That we have not yet worked out. I would imagine that some of it could go directly to other locations on the island.

Senator Phillips: Can you estimate what the additional cost would be of loading and unloading these trucks?

Mr. Perron: The local carriers will make a charge to us and will assume all of these costs. They will pick up the goods at the Moncton terminal. I guess the arrangement will take into consideration the question of who does the work. That is still to be done from now until August.

Senator Phillips: I am thinking of it from the customer's viewpoint rather than yours, how much it is going to cost him.

Dr. Bandeem: Right now we move it from Moncton to Charlottetown by truck, and the cost is there and is included in our total cost. All we are saying is that in the future a local trucker will be doing this, and he may, indeed, distribute it directly from whatever terminals he has on Prince Edward Island. We have not negotiated that yet.

Senator Molgat: Mr. Chairman, my first questions to Dr. Bandeem are following on the questions of Senator Phillips on

[Traduction]

est assuré par camions, par nos propres camions, ou par le biais de courtiers dont nous avons parlé avant. Dans la mesure où il s'agit de transport par chemin de fer, c'est le tarif express qu'on adopté. Étant donné qu'il s'agit d'une division distincte, la division du transport express pour la division des chemins de fer pour utiliser le chemin de fer dans la mesure où elle fait appel à ses services. Il y a donc une tarification croisée entre les deux services. Dans le même ordre d'idée, le service express fait appel au chemin de fer. Certaines marchandises sont transportées par rail et les chemins de fer font l'entretien de leur camions. La facture est envoyée au chemin de fer au taux commercial.

Le sénateur Phillips: Pour en revenir au cas spécial de l'Île-du-Prince-Édouard, il n'y aura aucun terminus pour express là-bas, c'est ce que je comprends.

M. Bandeem: Non, pas selon ce plan.

Le sénateur Phillips: Où se trouvera le terminus le plus proche?

M. Bandeem: Moncton, je crois.

Le sénateur Phillips: Quels arrangements avez-vous passé pour transférer les marchandises expédiées par express de Moncton à l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Bandeem: Les arrangements nécessaires seront posés avec les entreprises locales de camionnage d'ici août, à la fermeture des terminaux.

Le sénateur Phillips: Toutes les marchandises expédiées par express seront acheminées à Charlottetown, déchargées et ensuite rechargées sur les camions?

M. Bandeem: Pas nécessairement, il va falloir étudier comment on va procéder. Je crois que certaines marchandises pourront être acheminées directement vers d'autres destinations dans l'Île.

Le sénateur Phillips: A votre avis, pouvez-vous nous dire à combien se monteront approximativement les frais supplémentaires de chargement et de déchargement des camions?

M. Perron: Les transporteurs locaux vont nous envoyer la facture que nous réglerons intégralement. Ils prendront livraison des marchandises au terminus de Moncton. Je crois que l'arrangement tiendra compte des services qui fera le travail. La décision doit être prise d'ici août.

Le sénateur Phillips: J'y pense du point de vue des clients plutôt que de votre point de vue et je me demande ce que cela va lui coûter?

M. Bandeem: Pour l'instant nous acheminons par camion les marchandises de Moncton à Charlottetown et les frais sont inclus dans le total des coûts. Tout ce que nous disons, c'est qu'à l'avenir ce sont les entreprises locales de camionnage qui se chargeront de cette opération et, dans les faits, répartiront les marchandises directement à partir d'un des terminus de l'Île-du-Prince-Édouard. Toutefois cela n'a pas encore fait l'objet de négociations.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, les premières questions que je voudrais poser à monsieur Bandeem font suite

[Text]

the profitability. In 1976 you set up the Express as a separate operation.

Dr. Bandeem: A separate division of the company. It is not a separate corporation, but it has all the financial aspects of a corporation—profit and loss statements, balance sheet, assets, the whole thing.

Senator Molgat: They are part of the overall.

Dr. Bandeem: They are part of the CN Railways, but we separated it out and treated it as if it was a corporation, but Express does not, technically, have a corporate charter.

Senator Molgat: It does not have a corporate entity, but you treat it as a corporation from an accounting standpoint?

Dr. Bandeem: Yes.

Senator Molgat: And you produce a separate set of documents for that?

Dr. Bandeem: Profit and loss, balance sheets, the whole thing.

Senator Molgat: We receive your annual report. I do not have it with me, but is it included in the annual report as a separate item?

Dr. Bandeem: In a summary form yes. We do not include any of the balance sheets for the subsidiaries in here and the profit and loss statements in detail, but we do show the profit and other aspects of it. But it is all available.

Senator Molgat: So we could get it from you. In your statement you indicate that in 1976, when you first established the separate division, the loss was \$34 million, then by 1979 it was \$50 million, and this year you expect it to be \$58 million.

Dr. Bandeem: That is including Newfoundland, yes.

Senator Molgat: Would it be possible to get your more detailed report on the 1976 operation, and then the other two that you quoted, 1979 and 1980?

Dr. Bandeem: Certainly. It is in the annual report for last year. We give the revenue, expenses, operating income (loss), other income, interest expense, operating ratio, the shipments handled, the pieces handled, the capital expenditures and the employee count for Express. We will certainly try to get it back to 1976 for you, I do not have it here with me.

Senator Molgat: If we want more details, we can get it, I presume?

Dr. Bandeem: Yes. I say that with caution, because we do not want to give you personal customer information.

Senator Molgat: No, of course not. I would be more interested, for example, in what your overall corporate charges are

[Traduction]

à celles que le sénateur Phillips a posées sur la rentabilité des opérations. En 1976 vous avez mis sur pied le service express, comme service distinct.

M. Bandeem: Il s'agit en effet d'une division de notre société. Ce n'est pas une société distincte, mais elle regroupe tous les services financiers d'une société—comptes de profits et pertes, bilans et actifs, etc.

Le sénateur Molgat: Elle fait partie de l'ensemble?

M. Bandeem: Elle fait partie du CN, mais il s'agit d'un service distinct que nous considérons comme une société séparée, mais qui d'un point de vue technique ne comporte pas de charte.

Le sénateur Molgat: Elle n'a pas de personnalité juridique, mais vous la considérez comme une société d'un point de vue comptable?

M. Bandeem: Oui.

Le sénateur Molgat: Et cette société a sa propre comptabilité?

M. Bandeem: Oui, elle a un compte de profits et pertes, un bilan, etc.

Le sénateur Molgat: Nous recevons chaque année votre rapport. Je ne l'ai pas sous la main. L'avez-vous inclus séparément dans les documents?

M. Bandeem: Le résumé oui. Nous n'avons pas inclut le bilan des filiales, pas plus que les états de profits et pertes, dans le détail, mais nous faisons apparaître les profits ainsi que d'autres aspects. Mais, vous pouvez vous procurer ce document si vous le voulez.

Le sénateur Molgat: Vous pourriez donc nous les faire parvenir. Dans votre déclaration, vous avez indiqué qu'en 1976—année où vous avez créé un service à part—la perte était de \$34 millions, qu'en 1979, elle était de \$50 millions, et que cette année vous vous attendiez à ce qu'elle soit de \$58 millions.

M. Bandeem: Ce qui inclut Terre-Neuve.

Le sénateur Molgat: Serait-il possible d'obtenir le rapport plus détaillé que vous détenez sur les opérations de 1976 et ensuite celui de 1979 et celui de 1980?

M. Bandeem: Bien sûr. Cela se trouve dans le rapport annuel de l'an dernier. Nous donnons les recettes, les dépenses, le revenu d'exploitation, les autres sources de revenu, les frais d'intérêt, le taux d'exploitation, le volume d'expéditions traité, le volume de colis traité, les immobilisations et enfin l'effectif pour le service Express. Nous pourrions remonter jusqu'en 1976, mais je n'ai pas les documents ici.

Le sénateur Molgat: Donc, si nous voulons avoir davantage de détails, nous pouvons les obtenir, n'est-ce pas?

M. Bandeem: Oui. Mais je dis cela avec prudence, car nous ne voulons pas vous donner des renseignements personnels sur les clients.

Le sénateur Molgat: J'aimerais davantage savoir, par exemple, quels sont vos frais globaux par rapport au service Express

[Text]

to the Express section, and how you divide your overhead costs, express vis-à-vis the others.

In that period from 1976 to 1980, were there any functions removed from the Express side? Were there any activities that were previously in Express, or are we dealing with exactly the same kind of business? Are we comparing oranges to oranges, or are there differences?

Mr. Perron: In 1977-78 we were doing much more work for other divisions, particularly in the area of running international operations in some places like Regina and many other places in the country, plus automotive equipment, which is a department of Express, was doing more work. Some of that work has been repatriated within CN Rail, so there are, indeed, differences, but they are explainable.

Dr. Bandeen: They are quite minor, in total, compared to the overall business.

Senator Molgat: They were not major profit centres?

Dr. Bandeen: No. As a matter of fact, the dispute came between two divisions on who could maintain trucks more reasonably, and if they can establish a case that they can do it better in Rail than they can in Express, then we allow the Rail people to do it.

Mr. Perron: If I may add, senator, from 1978 to 1980 there was a drop of \$8 million worth of services rendered between Express and the rest of the corporation.

Senator Molgat: And these were intercompany or intracompany operations?

Mr. Perron: Yes, senator.

Senator Molgat: They were not services provided to the public?

Mr. Perron: Correct.

Senator Molgat: Were your piggyback operations originally part of the Express?

Dr. Bandeen: They were all operated together, not as Express. All the smalls—the express, the ICL, the piggyback and the container—back in the early 1960s were all operated by the same general area of the company. As container grew, which was not until the late 1960s, as I recall, we operated them separately, and piggyback also. They are directly related to the railway. Both our container and piggyback operations are operated on rail cars, and the express moved away from the railway on to trucks over the years, and is a quite a separate operation.

Senator Molgat: Referring to your background paper, when you speak of the mid-1950s you say that more than 24 million shipments were handled, and then you go on to say that by 1970 CN Express shipments had dropped below 12 million.

[Traduction]

et également comment vous ventilez vos frais généraux, service Express par rapport au CN, en général.

Au cours de la période s'écoulant entre 1976 et 1980, a-t-on éliminé certaines fonctions du service Express ou bien traitons-nous exactement du même genre d'opération?

M. Perron: En 1977-1978, nous accomplissions bien plus de tâches pour les autres Services, notamment pour celui du transport public «intermodal» dans des endroits comme Regina et ailleurs dans le pays. En suite, il y avait le département des véhicules automobiles, qui fait partie du Service Express, dont le rendement était plus élevé. Une partie de ces tâches a été rapatriée au CN. Il y a donc des différences, mais elles sont explicables.

M. Bandeen: De toutes façons, elles sont assez mineures, si on les compare à l'ensemble.

Le sénateur Molgat: Il ne s'agissait pas d'importants Secteurs de profit?

M. Bandeen: Non. En fait, il s'est produit un conflit entre deux Services quant à la question de savoir lequel pouvait entretenir des camions aux prix les plus raisonnables. Il s'avère qu'il est plus rentable de le faire faire par la compagnie ferroviaire, que par le service Express, dans ce cas nous autorisons les premiers à le faire.

M. Perron: Si je peux me permettre d'ajouter un commentaire, sénateur, il y a eu de 1978 à 1980, une diminution des services rendus entre le Service Express et le reste de la compagnie, équivalent à \$8 millions.

Le sénateur Molgat: Il s'agissait d'opérations purement internes ou entre compagnies?

M. Perron: Oui, sénateur.

Le sénateur Molgat: Et non pas de services offerts au public?

M. Perron: Non.

Le sénateur Molgat: Votre service rail-route faisait-il partie à l'origine du Service Express?

M. Bandeen: Toutes ces opérations faisaient partie de la même générale, et non du Service Express c.-à-d.: Service Express, le LCL, le Service rail-route et le service de transport par conteneur en dépendaient tous, dans les années 60. Au fur et à mesure que le volume d'affaires de ce dernier service a augmenté,—ce qui c'est produit vers la fin des années 60, si je me rappelle bien—nous avons exploité les services indépendamment, y compris celui du rail-route. Ils se rattachent directement au chemin de fer. On utilise des wagons pour les deux derniers services mentionnés et, au cours des années, le service Express est passé du chemin de fer, aux camions et est géré indépendamment à l'heure actuelle.

Le sénateur Molgat: En se référant à votre document de base, on s'aperçoit que lorsque vous parlez du milieu des années 50, la compagnie effectuait plus de 24 millions d'expéditions et vous dites ensuite qu'en 1970, les expéditions express

[Text]

Are we comparing there exactly the same thing, or does that one figure include piggyback?

Dr. Bandeen: No, they are exactly the same. It does not include piggyback.

Senator Molgat: So we are dealing with absolute comparables?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Molgat: When did you take the piggyback operation out of the Express?

Dr. Bandeen: It was more the other way around. It was more that express and LCL were taken out of the rail and left piggyback and container there. This occurred in the early 1960s when Express freight was set up. 1961 would be my guess. It is a long while ago.

Senator Molgat: That far back?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Molgat: I want to go on then to the community that you service. I am sorry I missed your introductory comments, but I was in the chamber. Maybe I will ask you a question that has already been asked, if so, please refer me to the record and I will read it.

On page 4 of your background paper, you indicate that in 1979 you had a presence in 88 communities across Canada. Could you tell me what the number is right now?

Mr. Perron: By the year end it will be 66. On January 1, 1976, we had a total of 117; in January this year, 93.

Senator Molgat: In January, 1980?

Mr. Perron: Yes. January, 1981, 70, and at the end of 1981, 29 or 30.

Senator Molgat: So we can compare that to, say, January 1982—29 or 30. Is that the end, or are those 29 or 30 also going to be—

Mr. Perron: This is the end and this plan is the worst one in terms of impact. We hope that with the growth of business, aggressive selling, better service and so on, we will be able to not only stabilize Express but also make it grow again.

Dr. Bandeen: Make the volume grow. But we would not want these chiselled in stone. We think that these are the ones that we need, but if our experience tells us in a couple of years that we should reopen some that were closed, we want some flexibility, but to the best of our knowledge these are the core terminals we feel we can operate on a viable basis.

Senator Molgat: Twenty-nine or 30?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Molgat: These you have identified?

Mr. Perron: All of them.

[Traduction]

du CN sont passées à moins de 12 millions. Comparons-nous exactement la même chose, ou bien ce chiffre inclut-il le service rail-route?

M. Bandeen: Non, il s'agit exactement de la même chose. Le service rail-route n'est pas inclus.

Le sénateur Molgat: Il s'agit donc d'éléments parfaitement comparables?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Molgat: Quand avez-vous retiré le service rail-route du service Express?

M. Bandeen: C'est plutôt l'inverse qui s'est produit: les services Express et LCL ont été relirés de la division générale de la compagnie, les deux autres, y sont restés. Ceci s'est produit au début des années 60, lorsque le tarif du service express a été fixé. Je crois que c'était en 1961.

Le sénateur Molgat: Il y a si longtemps que ça?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Molgat: Je voudrais maintenant passer aux collectivités que vous desservez. Je suis désolé d'avoir manqué votre déclaration préliminaire, mais j'étais à la Chambre et je vais peut-être vous poser une question qui l'a déjà été. Dans l'affirmative, référez-moi au compte-rendu et je me débrouillerai.

A la page 4 de votre document de référence, vous indiquez qu'en 1979 vous desserviez 88 collectivités dans tout le Canada. Pourriez-vous me donner le nombre actuel?

M. Perron: D'ici la fin de l'année, il y en aura 66. Le 1^{er} janvier 1976, il y en avait 117 au total. D'ici la fin de l'année, le nombre s'élèvera à 93.

Le sénateur Molgat: En janvier 1980?

M. Perron: Non, en janvier 1981, il y en aura 70 et, d'ici la fin de 1981, 29 ou 30.

Le sénateur Molgat: Nous pourrions donc comparer ce chiffre à celui de janvier 1982, soit 29 ou 30. S'agit-il de chiffres définitifs ou vont-ils encore être...

M. Perron: Non, ils sont définitifs et ce projet est le pire au point de vue répercussions. Nous espérons que, grâce à le développement des affaires, à une vente agressive, et à de meilleurs services, nous serons à même non seulement de stabiliser le service express, mais encore de le relancer.

M. Bandeen: Le volume d'opérations croît et nous ne voudrions pas que ce chiffre soit fixe: pour le moment, il répond à nos besoins, mais nous voulons garder une certaine souplesse au cas où, dans quelques années, les circonstances nous appelleraient à rouvrir certaines gares. Pour le moment, les gares retenues correspondent aux points stratégiques et nous estimons pouvoir les exploiter d'une manière viable.

Le sénateur Molgat: C'est-à-dire 29 ou 30?

M. Bandeen: C'est ça.

Le sénateur Molgat: Vous les avez déjà identifiées?

M. Perron: Oui. Toutes.

[Text]

Senator Molgat: Is it possible to get a list, by province, of the ones that you had in operation, say, in January, 1980, and the ones that will presumably still be in operation in January, 1981, and then the 29 or 30, which will be in operation in January, 1982? We do not need it right now.

Dr. Bandeen: Could we prepare that and send it to you?

Senator Molgat: If you could send it to us, by province.

Dr. Bandeen, in reply to an earlier question I think you mentioned something about northern Manitoba and northern Saskatchewan, but I did not catch exactly what you were saying. What are your plans in an area like northern Manitoba? What are your plans for, say, Churchill, which is served only by rail or by air?

Dr. Bandeen: There is an area on that Churchill line which is served only by rail. It is rail bound, if you wish to call it that. We intend to continue to provide service to them: there is no alternative; they have no other way of shipping. We will simply have to interline at an appropriate point to get it into the main stream, but we will just have to serve that by rail; there is no alternative.

We have undertaken that in all of our publications and also with the CTC. We have informed the CTC that we intend to continue to serve those who are dependent on rail.

Senator Molgat: There is no question about services in those localities?

Dr. Bandeen: None whatsoever.

Senator Molgat: Do you know offhand whether you will maintain Express offices in Churchill, for example?

Mr. Perron: The Churchill office will be closed, but service will be provided.

Senator Molgat: Service will be provided but not through CN?

Mr. Perron: Not directly by us. Where there is a rail-locked community it will continue with the same system. This is planned for later in 1981, so that there will be time between now and then to examine how best to provide the service.

Dr. Bandeen: We will just have to look at each affected territory and work out the best method. We have just not had the time to do it, but we will be working with the communities on it.

Senator Molgat: You intend to work with the communities?

Dr. Bandeen: Yes. We intend to provide the service to them because they have no alternative.

Senator Molgat: It seems to me that your competitors have been developing their express business. Greyhound for instance, seems to be making an effort to get into this express business. Surely they are not doing that on a benevolent basis. Why is it, then, that you have been unable to be successful in CN, where you are already running on the rails into these centres in any case? What is the problem? Why can it not be made to work?

[Traduction]

Le sénateur Molgat: Pourrait-on avoir la liste, par province, des gares en service en janvier 1980, de celles qui probablement le seront toujours en janvier 1981, ainsi que des 29 ou 30 gares qui resteront en janvier 1982. Nous n'en n'avons pas besoin immédiatement.

M. Bandeen: Pourrions-nous donc vous la préparer et vous l'envoyer?

Le sénateur Molgat: Oui, c'est-à-dire par province.

Vous avez parlé, monsieur Bandeen, en réponse à une question précédente, du Nord du Manitoba et du Nord de la Saskatchewan, mais je n'ai pas bien compris ce que vous avez dit. Quels sont donc vos projets pour le Nord du Manitoba? Quels sont-ils, disons, pour Churchill, localité qui n'est desservie que par chemin de fer ou par avion?

M. Bandeen: Il y a une zone sur le parcours Churchill qui n'est desservie que par chemin de fer: il ne peut en être autrement et nous avons l'intention de continuer à lui assurer ce service car elle n'a pas d'autre moyen de transport. Il nous faudra tout simplement faire une jonction à un endroit donné pour raccorder cette ligne à la voie principale.

Nous en avons parlé dans toutes nos publications et également à la Commission canadienne des transports (CCT) en lui disant que nous avions l'intention de continuer à desservir toutes les localités qui dépendent du chemin de fer.

Le sénateur Molgat: Donc, les services assurés dans ces localités ne sont pas remis en question?

M. Bandeen: Non.

Le sénateur Molgat: Allez vous maintenir les bureaux de l'Express à Churchill, par exemple?

M. Perron: Le bureau de Churchill sera fermé, mais le service continuera à être assuré.

Le sénateur Molgat: Mais pas par le CN.

M. Perron: Pas directement par nous. Lorsqu'une collectivité dépend entièrement du chemin de fer, le service continuera à être assuré par le même système. Ceci est prévu pour la fin de 1981, de sorte que, dans l'intervalle, nous ayons le temps d'examiner la meilleure façon d'assurer le service.

M. Bandeen: Il suffira d'examiner chaque région touchée et de trouver la meilleure méthode. Nous n'avons tout simplement pas eu le temps de le faire jusqu'à maintenant et nous le ferons de concert avec les collectivités en cause.

Le sénateur Molgat: Ah vraiment?

M. Bandeen: Oui. Nous avons l'intention de leur assurer ce service, parce qu'elles n'ont pas d'autre choix.

Le sénateur Molgat: Il me semble que vos concurrents ont mis au point leur service express. La compagnie Greyhound, par exemple, s'efforce de se lancer dans ce domaine et ne le fait certainement pas par charité. Comment se fait-il que le CN n'a pas réussi dans ce domaine, alors que vous possédez déjà des lignes de chemin de fer qui se rendent dans ces centres. Quel est le problème? Pourquoi ne réussissez-vous pas à assurer ce service?

[Text]

Dr. Bandeen: We have not handled express in any volume on rails for years, particularly for distribution to small localities. We do handle it between some of the principal cities.

Greyhound is doing exactly what we did in the first instance. If you run a passenger service, you may as well carry the parcels along with it. They are a byproduct. If your train is running anyway, why not put an express car on and move it? That is how we got into the express business in the first place. It was profitable for the years that passenger trains ran throughout the country. It was profitable only because it was treated as a byproduct. It was not charged with the basic cost of the train. That cost was there for the passengers.

When passenger trains stopped running in many of the locations where there was no demand, and when we then found that it was too expensive to operate express on the passenger trains because of their different characteristics when they get to the terminal and we start operating on rubber, then we realized that it had to pay its own cost. That is the situation we are in.

Greyhound is running the buses because, I believe, they make money on the passengers. If they can carry with them parcels, that is an inexpensive way to move traffic. That is not available to us.

Our main trains operating now are freight trains. As you know, they are very expensive to operate and expensive to own, and we have to operate them on schedules and between freight yards. We have not found it profitable to operate express on them.

Senator Molgat: VIA Rail is running a passenger service in certain parts of the country, and is running trains into the terminals and is hauling baggage for passengers. Has VIA looked into the business of express?

Dr. Bandeen: I don't know what they are doing, because I have not talked to them. They do in fact run some express for us. In certain parts of the country we do run express on certain of the passenger trains. But that is becoming true for fewer and fewer places across the country.

What VIA is doing as an express carrier on its own, I have no idea. I don't know because I have not been in conversation with the people from VIA.

Senator Molgat: There were no conversations between CN and VIA prior to your decision to withdraw from this service?

Mr. Perron: I know that VIA is doing very little of this and is in fact trying to discourage it. This is the passenger business, and that is what we are doing best. They do not advertise a parcel service on their trains, to my knowledge. We have had some discussions with them on some commodities, such as

[Traduction]

M. Bandeen: Cela fait des années que nous ne nous sommes pas occupés de service express sur chemin de fer, notamment pour desservir les petites collectivités. Nous en assurons un cependant entre certaines grandes villes.

La compagnie Greyhound fait exactement ce que nous avons fait dans les premiers temps. Si vous exploitez un service voyageurs, vous pouvez en même temps transporter les colis qui constituent un produit secondaire. Si vous exploitez une ligne ferroviaire, pourquoi ne pas ajouter une voiture express aux trains? C'est de cette manière que nous avons commencé le service express qui s'est révélé rentable à l'époque où les trains pour passagers sillonnaient le pays tout entier: ce n'était d'ailleurs rentable que dans la mesure où il s'agissait d'un produit secondaire ne rentrant pas dans le coût de base de l'exploitation du train, lequel existait déjà pour les voyageurs, de toute façon.

Lorsque les trains de voyageurs ont cessé de passer dans nombre de collectivités, car il n'y avait plus de demande, et quand nous avons constaté qu'il était trop onéreux d'exploiter un service express sur les lignes de trains de voyageurs—d'une part en raison des caractéristiques différentes d'entrée en gare, et d'autre part parce que nous étions passés aux camions—nous avons réalisé que le service devait être rentable par lui-même. Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons.

La compagnie Greyhound utilise des autobus pour le transport des voyageurs, car c'est une opération rentable. Si elle peut, en plus, transporter des colis, c'est un moyen peu onéreux de le faire. Ce qui n'est pas notre cas.

Notre réseau sert principalement aux wagons de marchandises. Comme vous le savez, c'est un service très onéreux à exploiter et à posséder. Nous devons respecter des horaires et assurer les services entre les différentes gares de marchandises. Nous n'avons pas jugé rentable de créer un service express en la matière.

Le sénateur Molgat: La compagnie VIA Rail Canada Inc. assure un service voyageurs dans certaines parties du pays, se rendant jusqu'au terminus tout en transportant les bagages des passagers. Cette compagnie a-t-elle songé à créer un service express?

M. Bandeen: Je ne le sais pas, car je n'ai pas parlé aux représentants de cette compagnie. En fait, elle assure un certain service express pour nous car dans certaines parties du pays, certains de nos trains de voyageurs comprennent un wagon express. Mais ce service dessert de moins en moins de localités.

Ce que la compagnie VIA fait pour son propre compte au point de vue service express, je n'en sais rien car je n'ai eu aucun entretien à ce sujet avec ses représentants.

Le sénateur Molgat: Il n'y a pas eu d'entretiens entre les compagnies CN et VIA, avant que vous vous décidiez à éliminer ce service?

M. Perron: Je sais que la compagnie VIA en assure très peu et ne l'encourage pas en fait. Il s'agit du service voyageurs et c'est ce que nous faisons de mieux. À ma connaissance, la compagnie VIA ne fait pas de publicité pour son service de transport de colis à bord des trains. Nous nous sommes

[Text]

flowers in the maritimes, and they are not very keen on taking on the traffic.

Senator Molgat: What do you do on perishables, flowers, for example, and some food? Do you carry them as part of your rail business?

Dr. Bandeen: I don't think anybody ships flowers by carload. The fruit comes in from California on carload rates; it comes through Chicago and we pick it up and deliver it to Montreal and Toronto, and I suppose Ottawa, but mainly Montreal and Toronto. There is a big fruit terminal in Montreal, which is supplied to a large extent by rail. We have heated cars in the winter and cooling cars in the summer. This is part of the freight business.

Senator Molgat: I am not a transportation man, but aren't the characteristics of that specialized rail traffic here something akin to the express, where there is speed in delivery to specialized points?

Dr. Bandeen: Yes, but it is on a wholesale basis. We are delivering a whole carload of traffic to a customer at the fruit terminal in Montreal; he may subdivide it and sell it. You are not trying to deliver to hundreds of customers.

Senator Molgat: But you deliver it to a terminal?

Dr. Bandeen: Yes, and he distributes it.

Senator Molgat: That does not fit into your end of the business?

Mr. Perron: We have done some of that in Express, such as oranges at the proper time, but that is clearly a money losing proposition. On the backhaul business we do move perishables such as potatoes by the trailer-load or a good solid base load. It is business that we are looking for where we have the capacity, particularly in the backhaul business. It is a business that can grow, possibly with some aggressive selling, where it makes sense.

The Chairman: Senator Rowe is next on the list, if your patience is not exhausted.

Senator Rowe: Don't blame me, Dr. Bandeen, that you have been kept until this time.

Dr. Bandeen: We are coming to some nouveau Beaujolais!

Senator Rowe: You just said that CN Express is doing most of its express work on rubber, with highway trucks. I take it that is generally cheaper than moving it by rail.

Dr. Bandeen: It is generally. There are exception to that. If you have an imbalance of traffic on carload rail—for instance, boxcars going west from Toronto and Montreal; we move empty boxcars west because the majority of traffic is coming east—if you can get them in the right place and use those cars

[Traduction]

entretenus avec elle au sujet du transport de certaines marchandises, comme celui de fleurs dans les provinces maritimes, mais elle ne semble pas très décidée à s'en charger.

Le sénateur Molgat: Que faites-vous pour les denrées périssables, comme les fleurs et la nourriture? Les transportez-vous dans le cadre de vos opérations ferroviaires?

M. Bandeen: Je ne pense pas que quiconque expédie des fleurs par wagonnée. Les fruits, quant à eux, viennent de Californie par chemin de fer au tarif de la wagonnée. Ils passent par Chicago et nous les livrons à Montréal, à Toronto, et je suppose à Ottawa, mais principalement aux deux premières villes. Il existe un grand centre de fruits à Montréal, alimenté, en grande partie, par chemin de fer. Nous avons en effet des wagons chauffés en hiver et des wagons réfrigérateurs en été, cela fait partie du service de transport de marchandises.

Le sénateur Molgat: Je ne suis pas expert en transport, mais les caractéristiques de ce transport ferroviaire spécialisé n'ont-elles pas quelque chose à voir avec celles du service express, pour ce qui est de la vitesse et de la livraison à des points donnés?

M. Bandeen: Oui, mais cela se fait au niveau du gros. Nous livrons par exemple une wagonnée de marchandises à un client qui se trouve au centre de fruits à Montréal et il peut la subdiviser et la vendre comme il veut. Nous n'essayons pas de livrer à des centaines de clients.

Le sénateur Molgat: Mais vous livrez à un centre?

M. Bandeen: Oui et il fait la répartition.

Le sénateur Molgat: Et cette opération ne rentre-t-elle pas dans votre domaine?

M. Perron: Nous en avons effectué un peu, en expédiant des oranges express et en respectant les délais, mais ce n'est pas une solution rentable. Concernant notre service retour-lège, nous transportons des denrées périssables comme les pommes de terre, par remorque pleine. Il s'agit, en tout cas, d'un chargement assez considérable. C'est le genre d'opérations que nous recherchons, là où nous en sommes capables, notamment concernant le retour-lège. C'est une activité qui peut croître, pourvu qu'elle soit accompagnée éventuellement d'une campagne de vente énergique et que l'on fasse un choix judicieux des localités à desservir.

Le président: Le sénateur Rowe est le suivant sur la liste, si vous n'êtes pas à bout de patience.

Le sénateur Rowe: Ne me blâmez pas, monsieur Bandeen, si on vous a gardé tout ce temps-là.

M. Bandeen: On en vient à du nouveau Beaujolais.

Le sénateur Rowe: Vous venez de dire que le service Express du CN effectue la plupart de ses livraisons express à l'aide de camions: j'imagine que c'est meilleur marché, en règle générale, que de transporter les marchandises par chemin de fer.

M. Bandeen: En effet, c'est la règle générale, mais il y a des exceptions. S'il y a, par exemple, un déséquilibre de transport au niveau du chargement des wagons—par exemple, les wagons couverts à destination de l'Ouest à partir de Toronto ou de Montréal seront vides jusque dans l'Ouest, étant donné

[Text]

and load them on the express it is cheaper than using a truck, but you have to have that kind of situation arising in order to make it less expensive.

Senator Rowe: Let me take a specific example, one I am sure you are personally acquainted with. Obviously, this is a little theoretical, and perhaps a little ridiculous. Suppose you started at Port-aux-Basques, went to Donovan's Industrial Park, just outside St. John's, 500 miles away, and you had 20 rail cars there and 20 trucks loaded with the same commodity, assuming that the trucks and the rail cars equate each other in capacity, which would be the cheaper operation, ignoring the capital cost, since rail and the highways would cancel out?

Dr. Bandeem: Under those circumstances, just looking at the out-of-pocket cost, the rail would be cheaper, but that is not the situation we are faced with. As you know, we are faced with the need to collect the express at a whole lot of points and deliver at a whole lot of points. We need to have perhaps one carload of express a day going across Newfoundland, and it has to be especially switched at each end. This is where the expenses arise. For this reason, it is often cheaper to use a truck, which can stop en route for the purpose of picking up and delivering. It has flexibility.

Where the railway has the advantage is in moving high volumes between a limited number of points. For moving large volumes over distances of 200 or 300 miles between a limited number of points the railway is very good. Where the railway starts to fall apart as a cost effective tool is when it has to start switching the cars down and breaking into a lot of places at each end. It just cannot make money in that circumstance. The same is true of carload traffic across the border.

Our big competitive advantage is in transporting heavy volumes of coal, potash, sulphur, and the like, and in moving manufactured goods between two big centers, with the goods themselves being collected by some other mode. That is why containers are cost efficient as far as we are concerned. We cannot collect all of those goods from individual people and move them by boxcar effectively. But if a container shipper puts them all together in a container, we can move the container, and we can do so more efficiently than that container can be moved by truck.

Senator Rowe: You were speaking earlier of passenger service. What passenger service are you currently involved in?

Dr. Bandeem: We operate the commuter service in Montreal and the GO service in Toronto for the Province of Ontario. As

[Traduction]

que le trafic s'effectue en majeure partie vers l'Est—si on peut disposer de ces wagons au bon endroit, les charger et les intégrer au service express, ce sera plus économique que d'utiliser un camion, mais il faut que ce genre de situation se présente.

Le sénateur Rowe: Permettez-moi de prendre un exemple précis qui vous soit familier, car ces propos sont un peu théoriques et peut-être quelque peu ridicules. Supposons que vous commenciez à Port-aux-Basques, pour vous rendre au parc industriel de Donovan, qui se trouve juste à l'extérieur de St-Jean, à 500 milles d'ici, et que vous ayez là-bas 20 wagons de chemin de fer et 20 camions remplis de la même denrée, à supposer que camions et wagons aient la même contenance—quelle sera dans ce cas l'opération la plus économique, sans tenir compte des coûts en capitaux?

M. Bandeem: Dans ces circonstances, si l'on tient uniquement compte des déboursés, le chemin de fer sera meilleur marché. Mais ce n'est pas la situation dans laquelle nous nous trouvons. Comme vous le savez, nous devons ramasser les marchandises express dans tout un ensemble de points et les livrer à une multitude d'autres localités. Il nous faut peut-être transporter un chargement complet de marchandises express par jour à travers Terre-Neuve et ensuite à chaque bout du parcours procéder à un changement de voie. C'est de là que proviennent les dépenses, et pour cette raison, il est souvent meilleur marché d'utiliser un camion qui peut s'arrêter en cours de route pour ramasser des marchandises ou en livrer. Le camionnage présente donc une certaine souplesse sur le plan de l'exploitation.

Là où le chemin de fer est avantageux, c'est lorsqu'il s'agit de transporter de gros volumes de marchandises entre un nombre de points de destination limité. En effet, pour déplacer des gros volumes sur des distances de 200 ou 300 milles entre quelques points de destination, le chemin de fer est fantastique. Il devient moins avantageux financièrement lorsqu'il s'agit de changer les wagons de voie et d'acheminer les marchandises dans de nombreux endroits à chaque extrémité du parcours. La situation est la même pour ce qui est du trafic transfrontière.

Le transport de grosses quantités de charbon, de potasse, de soufre et autres et celui de produits finis entre deux grosses agglomérations associée à un autre mode de changement, ramassage constitue notre atout sur le plan concurrentiel. C'est pourquoi, en ce qui nous concerne, les conteneurs sont rentables. Nous sommes incapable d'aller chercher toutes ces marchandises chez les particuliers et de les transporter efficacement par wagon couvert. Mais si un expéditeur de conteneurs les recueille et les mets dans un seul conteneur, nous pouvons transporter le conteneur beaucoup plus efficacement que par camion.

Le sénateur Rowe: Vous avez parlé plus tôt de services voyageurs. Pouvez-vous nous dire quelle sorte de services voyageurs vous exploitez à l'heure actuelle?

M. Bandeem: Nous exploitons le service de banlieu à Montréal et le service GO à Toronto dans la province de l'Ontario.

[Text]

well, we operate passenger buses in the province of Newfoundland.

Senator Rowe: Do you not also operate a rail passenger service in Newfoundland?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Rowe: You made mention of the fact that Japan last year lost \$4 billion on rail passenger operation anywhere in the world that operates at a profit?

Dr. Bandeen: Not to the best of my knowledge, senator. I honestly do not know of any urban or inter-urban rail passenger service that operates at a profit. The Japanese claimed that they made money on the Bullet train when it first went into operation, but they have now ceased to claim that. Even the Japanese are unable to bear this cost, with the result that they are now reducing the number of trains. The figures are still astronomical. They have reduced from something like 70 to 62 trains a day.

I am not aware of any rail passenger service in the world that makes money. I am not apologizing for VIA. I think VIA does an excellent job of running the trains in Canada. But, basically, it is not a fair comparison, because the rail mode is the only mode that pays its full cost. The airlines do not pay for the terminals or the guidance systems. If they were to pay for those items, it would be quite a different matter. The rail is the only passenger mode in Canada that pays its full cost. So, to compare that with the airlines or even bus or car is somewhat deceptive.

Senator Rowe: I was under the impression that rental fees entered into this. Take Mirabel as an example. The airlines pay a rental fee for the use of these facilities, do they not?

Dr. Bandeen: But did you ever look at the comparison of the rents collected and the costs in any years. I am not an expert on that, but the last time I looked at Mirabel, I saw that it cost \$50 million to operate it, and that does not collect \$50 million.

Senator Rowe: To what extent will this economy you intend to effect, and presumably will effect, affect Newfoundland?

Dr. Bandeen: We are trying to treat the Newfoundland problem as a whole—the whole of the rail operation, the express and the buses, as one package. We are trying to negotiate now with the federal and provincial governments what should be there. We are in the middle of these discussions and cannot give you a specific answer.

At the moment, on the payroll in Newfoundland we are carrying several hundred people who are not gainfully employed, but we have been requested to keep them on the payroll. They are being paid by the federal government. When and if they are actually laid off depends on the outcome of the

[Traduction]

Nous exploitons également un service d'autobus voyageurs à Terre-Neuve.

Le sénateur Rowe: Mais n'exploitez-vous pas également un service voyageurs ferroviaire à Terre-Neuve?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Rowe: Vous avez mentionné plus tôt que le Japon avait enregistré, l'année dernière, des pertes de l'ordre de \$4 milliards dans ses services voyageurs ferroviaire. Existait-il quelque part dans le monde un service voyageurs ferroviaire qui réalise des profits?

M. Bandeen: Pas autant que je sache, monsieur le sénateur. Je ne connais aucun service voyageurs ferroviaire, ni urbain ni interurbain, qui réalise des profits. Les Japonais ont laissé entendre qu'ils faisaient de l'argent avec le train Bullet lorsqu'ils ont commencé l'exploiter. Mais ils n'en parlent plus. Même les Japonais sont incapables d'en supporter le coût, et ils réduisent maintenant le nombre de trains. Mais les chiffres sont encore très impressionnants. Ils sont passés de quelque 70 à 62 trains par jour.

Je ne suis pas au courant d'aucun service voyageurs ferroviaire qui réalise des profits. Je ne fais aucune excuse pour VIA. Cette société fait un excellent travail pour ce qui est de faire rouler les trains au Canada. Mais à la base, cette comparaison n'est pas très juste, parce que les chemins de fer sont le seul moyen de transport à devoir couvrir tous ces coûts. Les lignes aériennes ne payent ni pour les aéroports ni pour les systèmes radar. Si elles devaient couvrir tous ces coûts, leur situation ne serait pas du tout la même. Au Canada, les chemins de fer sont le seul moyen de transport de voyageurs à devoir couvrir tous les coûts. Ainsi, il n'est pas très juste de les comparer aux lignes aériennes, aux autobus ou aux voitures.

Le sénateur Rowe: Mais il me semble que des frais de location entrent en ligne de compte. Prenez par exemple Mirabel. Les lignes aériennes ne doivent-elles pas verser des frais de location?

M. Bandeen: Mais avez-vous déjà examiné la comparaison des loyers recueillis et des coûts pour une année? Je ne suis pas un expert, mais la dernière fois que j'ai examiné la situation de Mirabel, j'ai constaté que les frais de fonctionnement s'élevaient à \$50 millions et je doute qu'on en recueille autant.

Le sénateur Rowe: Mais dans quelle mesure cela touche-t-il Terre-Neuve?

M. Bandeen: Nous essayons de considérer le problème de Terre-Neuve dans son ensemble, c'est-à-dire que nous examinons les services de chemins de fer, de messageries et d'autobus en bloc. Nous négocions avec les autorités fédérales et provinciales pour déterminer le genre de service dont cette province devrait être dotée. Nous sommes en pleine discussion et ne pouvons donc pas vous donner de réponse précise maintenant.

En ce moment, Terre-Neuve compte sur sa liste de paye plusieurs centaines de personnes dont l'emploi n'est pas vraiment justifié, mais on nous a demandé de les conserver sur notre liste de paye. C'est le gouvernement fédéral qui leur verse leur salaire. Leur mise en disponibilité dépend du résul-

[Text]

negotiations between the federal and provincial governments. I cannot give you any more information than that.

Senator Molgat: Did you say several hundred?

Dr. Bandeen: I think it is 300-and-some. I do not have the exact figure, but they are carried on our payroll at the request of the federal government. That is done rather than laying them off. They have been carried on the payroll over a period of 18 months or two years.

Senator Rowe: You spoke of competition elsewhere. Do you have any competition in Newfoundland in the express field?

Dr. Bandeen: Yes, I believe there are several truckers operating in Newfoundland.

Senator Rowe: Private truckers?

Dr. Bandeen: Yes. They come from the mainland to Newfoundland. As you know, our trucking licences are limited by the provincial governments, but my understanding is that there are private carriers. Also, there are steamship companies which service Newfoundland directly from Montreal and Halifax. They carry express.

Senator Rowe: I do not suppose competition is a major factor in motivating you into making this decision. To put it another way, if you had a monopoly in Newfoundland, would it not be profitable?

Dr. Bandeen: I have not looked at that, but I would guess it would be. Do you mean in terms of express?

Senator Rowe: Yes.

Dr. Bandeen: I guess it would not be profitable. If one had a monopoly, I suppose one could charge monopoly rates, and that might indeed be profitable. That is a difficult question to answer.

Senator Rowe: What is the raison d'être of CN? It is a crown corporation. Why do we have it if not provide a service? I would say that most railways built in the world, built by governments, directly or indirectly, were not built with the idea of making money; they were built for the same reasons post offices were built. They are institutions and should provide the services.

I get the impression, rightly or wrongly, that CN is dedicated—and I believe Senator McElman made this point—to operating at a profit.

Dr. Bandeen: To operating efficiently.

Senator Rowe: At a profit. The converse is that if it does not operate at a profit, then it has to be axed; it has to be destroyed. That being so, apart from any moral or social implications, is it not inevitable that CN will destroy itself, because if it becomes at some time a totally profitable operation there will be no reason for it to exist under our so-called free enterprise system?

[Traduction]

tat des négociations entre les autorités fédérales et provinciales. Je ne peux pas vous donner de plus amples renseignements à cet égard.

Le sénateur Molgat: Plusieurs centaines?

M. Bandeen: Je crois qu'il s'agit d'environ 300. Je ne peux pas vous donner de chiffre exact, mais c'est à la demande du gouvernement fédéral que nous les conservons sur notre liste de paye plutôt que de les mettre en disponibilité. Cette situation dure depuis un an et demi ou deux.

Le sénateur Rowe: Vous avez parlé de concurrence ailleurs. Avez-vous de la concurrence à Terre-Neuve dans le domaine des services de messageries?

M. Bandeen: Oui, Terre-Neuve compte plusieurs services de camionage.

Le sénateur Rowe: Sont-ce des sociétés privées?

M. Bandeen: Oui. Les camions sont de la terre ferme à Terre-Neuve. Comme vous le savez, ce sont les gouvernements provinciaux qui contrôlent nos permis de camionage, mais je crois savoir qu'il y a des sociétés privées. En outre, il y a des compagnies de navigation qui assurent le service direct de Montréal et Halifax à Terre-Neuve. Elles font le service de messageries.

Le sénateur Rowe: Je doute que la concurrence soit un des facteurs déterminant à la base de cette décision. En d'autres termes, si vous aviez le monopole à Terre-Neuve, cela ne serait-il pas plus rentable?

M. Bandeen: Je n'ai jamais considéré la question sous cet angle, mais vous avez peut-être raison. Voulez-vous parler en termes de messageries?

Le sénateur Rowe: Oui.

M. Bandeen: Ce serait probablement plus rentable. Si nous avions le monopole, nous pourrions charger des taux en conséquence et je suppose que nous réaliserions ainsi des profits. Mais il est très difficile de répondre à cette question.

Le sénateur Rowe: Quelle est la raison d'être du Canadien National? C'est une société de la Couronne. Pourquoi existe-t-elle si ce n'est pour fournir un service? Il me semble que la majorité des chemins de fer du monde entier, des chemins de fer mis sur pied par des gouvernements directement ou indirectement, ne le sont pas été dans l'idée de réaliser des profits. Ce sont des institutions au même titre que les bureaux de poste. Elles existent pour fournir des services.

J'ai l'impression, à raison ou à tort, que le CN tient—et je pense que c'est le sénateur McElman qui l'a mentionné—à réaliser des profits.

M. Bandeen: Il s'agit plutôt d'efficacité.

Le sénateur Rowe: De profits. En fait, cela revient à dire que si un service ne réalise pas de profits il doit être supprimé. Ceci étant dit mises à part les connotations morales ou sociales, n'est-il pas inévitable que le Canadien national s'auto détruira, car si cette société devient rentable, n'est-il pas vrai qu'elle n'a plus sa raison d'être dans notre soi-disant système de libre entreprise?

[Text]

Dr. Bandeén: Do you mean that if it became so profitable that it could have all the characteristics of a private corporation, and if that is what you mean, I think that is a long way off, if ever. In the meantime, we have to try to operate the company efficiently. We have to produce a transportation service that is economical and one which Canada can afford. If it loses money, our first recourse is to, indeed, talk with the government and tell them that the express service is losing money. We will then have to tell them the steps we are going to take to try to solve that problem, because we do not have a mandate to spend \$3 million or so a year of other people's money, which is what it comes down to. We would have to make it up elsewhere. We would have to charge the freight shippers or some other users of the railway if we were going to cross-subsidize, and we just do not have mandate to do that.

Now, if the federal government or the provincial governments who are involved wish to tell us that we are needed for a national purpose, fine, we would be quite happy to operate, but we would like to be paid for running it so that it reflects on our books. But I do not think we have the right to make that decision. I do not think that we at CN can say, "That is needed in the national purpose, and this isn't." It has to be the elected representatives of the country who make that decision. My position is that we are quite happy to do these things. If someone determines that it is needed in the national purpose, then we go out and do it. We built the Great Slave Lake Railway, because at the time it was deemed to be in the national purpose. We were the only railway that would, as I understand it, and we were quite pleased to do it.

Senator Rowe: Mr. Chairman, I had other questions, but it is too late now. I understand that Dr. Bandeén will be coming back.

The Chairman: We have not yet discussed that. He is coming back for a committee in the other place. Since you have raised the question of time, I still have Senator Macdonald, for his first turn, Senator Muir for a second turn, and I would not mind taking a turn myself.

Senator Macdonald: Mr. Chairman, I was one of those senators who was unable to be here at the beginning of the meeting; So it might be that my question has already been answered.

As I understand it, there will be no Express office on the Island of Cape Breton. If I want to send a parcel from the town of North Sydney to Ottawa, and, conversely, if someone sends me a parcel from Ottawa to North Sydney, what will be the procedure?

Dr. Bandeén: Coming from central Canada to North Sydney, Stellarton would be the closest point.

Senator Macdonald: How would it get from Stellarton to North Sydney?

[Traduction]

M. Bandeén: Si vous voulez dire qu'en devenant tellement rentable, elle revêterait toutes les caractéristiques d'une société privée, je pense que cela ne risque pas de se produire de si tôt, si jamais. Dans l'intervalle, nous devons essayer d'exploiter cette société aussi efficacement que possible. Nous devons fournir un service de transport économique, un service que le Canada peut se payer. Si nous enregistrons des pertes, la première chose à faire est, évidemment, de prévenir le gouvernement que le service de messageries nous fait perdre de l'argent. Nous devons alors ici expliquer les mesures que nous envisageons de prendre pour résoudre ce problème, car nous n'avons pas le mandat de dépenser quelque \$3 millions par année, quant il s'agit de l'argent des contribuables. Nous devons pouvoir prendre cet argent ailleurs. Pour subventionner cette activité, il nous faudrait charger un supplément aux expéditeurs de marchandises ou à d'autres usagers du chemin de fer et notre mandat ne nous le permet pas.

Mais si le gouvernement fédéral ou un des gouvernements provinciaux intéressés voulaient nous dire ce dont ils ont besoin dans l'intérêt national nous serions très contents de le faire, mais il faudrait qu'ils nous payent pour exploiter le service de cette façon. C'est la seule façon de procéder si nous voulons que nos livres le refètent. Mais je ne pense pas que nous ayons le droit de prendre ce genre de décision. Le Canadien national n'est pas habilité à déterminer ce qui convient ou non à l'intérêt national. Ce sont les représentants élus du pays qui doivent prendre cette décision. Nous sommes toujours disposés à faire ce genre de choses. Si l'on dit qu'un service est nécessaire dans l'intérêt national, nous le mettons sur pied. Nous avons construit le chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave, car à cette époque, ce service avait été jugé d'intérêt national. Je crois savoir que nous étions la seule société de chemin de fer disposée à le faire et nous étions très heureux de pouvoir mettre ce service sur pied.

Le sénateur Rowe: Monsieur le président, j'aurais aimé poser une autre question, mais il commence à se faire tard. Est-ce que M. Bandeén ne doit pas revenir?

Le président: Nous n'en n'avons pas encore parlé. Il revient témoigner devant le Comité de l'autre endroit. Comme vous avez soulevé la question du temps, il reste encore le sénateur Macdonald qui doit poser sa première question, le sénateur Muir sa deuxième et j'aimerais bien en poser une moi-même.

Le sénateur Macdonald: Monsieur le président, je suis l'un de ces sénateurs qui ont été incapables d'arriver à temps pour le début de la réunion. Il se peut que l'on ait déjà répondu à ma question.

Si je comprends bien, il n'y a pas de bureau de messageries dans l'Île du Cap Breton. Si je veux envoyer un colis de North Sydney à Ottawa, ou le contraire, si quelqu'un veut m'envoyer un colis d'Ottawa à North Sydney, comment procède-t-on?

M. Bandeén: Du centre du Canada à North Sydney, je pense que Stellarton est le bureau le plus près.

Le sénateur Macdonald: Mais comment le transport est-il effectué entre Stellarton et North Sydney?

[Text]

Dr. Bandeem: By local trucker. We will have a contract with him and he will deliver to you in North Sydney.

Senator Macdonald: Does the opposite hold true: if I want to send something from North Sydney, a local trucker will have to take it to Stellarton?

Dr. Bandeem: That is right.

Senator Macdonald: There will be two charges: the local trucker and the Express charge?

Dr. Bandeem: That is right.

Senator Macdonald: It is bound to cost more.

Dr. Bandeem: Curiously enough, in some cases it costs less—but in most cases it costs more.

Senator Macdonald: I hope I live long enough to see the day when it costs less. I noticed, when it was announced that the Express office in the town of North Sydney would be closed, the manager of the National Sea Products plant in North Sydney said that this would adversely affect that company, as it did a lot of business by express. Would you care to comment on that?

Dr. Bandeem: We will certainly try to arrange with a local trucker that he will service them, perhaps even better than we do now. It has been pointed out to me that the terminal is at Sydney, not North Sydney. I am sorry if I gave the wrong name. The terminal in Sydney will not be closed until, I believe, July and we hope, in the meantime, to negotiate on agreement with a local trucker so that all of the major customers, and anyone who wishes to ship, will be able to do that, and will have available to them, in our viewpoint, perhaps even a better service than we now give.

Senator Macdonald: Can you tell us why Stellarton was selected rather than, say, Sydney?

Mr. Perron: Stellarton is a brand new facility. There is good outbound traffic from there. It has the capacity. I could not at this time answer the question in detail as to what the whole rationale has been. We have not studied in depth all of the terminals, but from now until August, I believe, we have committed ourselves to inform the union, should we have questions like that, so that people understand why, and so on. From now until July more precise information may be given on the rationale for each one—where some of them are critical.

Dr. Bandeem: We will try to send you information on why we selected it. We do not have the local data with us at this point.

Senator Macdonald: I think it is very strange that there is no one spot on the Island of Cape Breton which serves as a convenient centre for traffic to Newfoundland.

Senator Rowe: How far from North Sydney is Stellarton? How many miles?

[Traduction]

M. Bandeem: C'est une société locale de camionnage qui s'en occupe. Un contrat est octroyé à une société de camionnage qui transporte le colis à North Sydney.

Le sénateur Macdonald: Est-ce la même chose en sens inverse? Lorsque quelqu'un veut envoyer quelque chose de North Sydney, est-ce une société locale de camionnage qui assure le transport jusqu'à Stellarton?

M. Bandeem: C'est exact.

Le sénateur Macdonald: Faut-il alors payer les frais en double, c'est-à-dire la société locale et les frais de messageries?

M. Bandeem: C'est exact.

Le sénateur Macdonald: Alors c'est beaucoup plus dispendieux.

M. Bandeem: Assez curieusement, dans certains cas, le coût est inférieur. Mais dans la majorité des cas, c'est plus cher.

Le sénateur Macdonald: J'espère vivre assez longtemps pour voir le jour où ce sera moins dispendieux. J'ai remarqué, lorsqu'on m'a annoncé que le bureau de messageries de North Sydney fermerait ses portes, qu'un directeur de l'usine National Sea Products de North Sydney avait déclaré que cette fermeture aurait un effet nocif sur sa société car elle transigeait beaucoup d'affaires par messageries. Qu'en dites-vous?

M. Bandeem: Nous prendrons toutes les dispositions voulues avec la société locale de camionnage pour qu'elle leur assure ce service qui pourrait s'avérer supérieur au nôtre. On m'a laissé savoir que la gare était à Sydney et non pas à North Sydney. Je m'excuse si je vous ai induit en erreur. La gare de Sydney ne fermera pas avant le mois de juillet et nous espérons, dans l'intervalle, pouvoir négocier une entente avec une société locale de camionnage de manière à assurer ce genre de service à tous les principaux clients, ainsi qu'à quiconque veut s'en prévaloir, un service qui, nous le pensons, pourrait s'avérer supérieur au nôtre.

Le sénateur Macdonald: Pouvez-vous nous dire pourquoi vous avez choisi Stellarton plutôt que, mettons, Sydney?

M. Perron: Parce que les installations de Stellarton sont entièrement nouvelles. Le trafic vers l'extérieur est excellent à cet endroit. On y trouve tout l'équipement nécessaire. Je ne peux pas vous fournir de détails maintenant quant aux motifs qui sous-tendent cette décision. Nous n'avons pas fait d'étude en profondeur de toutes les gares, mais nous nous sommes engagés à en informer le syndicat, dans l'éventualité où des questions de cette nature seraient soulevées pour que tout le monde comprenne bien. Mais d'ici le mois de juillet, des renseignements plus précis pourront être fournis, au besoin, sur les raisons principales.

M. Bandeem: Nous essayerons de vous communiquer les raisons de notre choix. Nous n'avons pas encore les données locales en main.

Le sénateur Macdonald: Il me semble très étrange qu'il n'y ait nulle part au Cap Breton un endroit qui conviendrait à l'établissement d'un centre de trafic vers Terre-Neuve.

Le sénateur Rowe: A quelle distance de North Sydney est-ce que Stellarton se trouve-t-il? A combien de milles?

[Text]

Senator Macdonald: It is 180 miles and that is a long haul for a trucker. If the CN cannot do it with their own trucks, how can they expect a local trucker to do it with a much smaller loads?

Dr. Bandeem: Well, a local trucker is usually operating there right now, and this should allow him to get a heavier load and become more efficient. Actually, in a way, it is a boom for the local truckers because we will be moving traffic on to them which they are not now handling. This should make them more efficient and give them more business.

Senator Macdonald: Well, it might balance out, but it won't do any better for the economy. You are letting people go and other people are taking them on, so it cannot do any more than balance out.

Dr. Bandeem: No. I don't even think it will balance. I do not want to leave that impression; otherwise we could stay in the operation. But, as I said earlier, we are trying to do everything we can for the people who are going to be let go, in the way of early retirement and in the way of training and relocation, if necessary, and I think the package we have negotiated with the union is a good one. The unions themselves say it is a good one, and we are hopeful to be as fair as we can to the employees we are letting go.

Senator Macdonald: Do you think a local trucker would have an office and a telephone so the person could telephone and say that he wanted to send a parcel to some place or other and have it collected?

Mr. Perron: There will be an Express telephone number direct from Stellarton, and all of these will have to be arranged between now and next July.

Dr. Bandeem: But you will not have to pay long distance to call. It will be a CN Express' phone.

Senator Macdonald: I understand that, but I also understand that there is confusion confounded trying to call Moncton trying to get tickets to go any place.

I also want to ask this. Will there be some place in Sydney, or some place on the Island of Cape Breton, where a person can call up and say, "I have a couple of packets that I want you to pick up and deliver to such-and-such a place," or will I have to deliver it to the truck?

Mr. Perron: Yes, there will be. Each community will know exactly what to do, and they will be informed totally how they can have access to the CN Express service.

Dr. Bandeem: And somebody will pick it up; at least, that is our intention.

Senator Macdonald: Hopefully.

Mr. Perron: Yes.

[Traduction]

Le sénateur Macdonald: 180 milles et c'est toute une distance pour un camionneur. Si le Canadien National ne peut le faire avec ses propres camions, comment peut-il s'attendre à ce qu'une société locale le fasse avec des charges beaucoup plus petites?

M. Bandeem: Eh bien, les sociétés locales de camionnage ont déjà ce service et cela leur permettrait de transporter des charges supérieures et d'être plus efficaces. En fait, c'est un avantage pour les sociétés locales de camionnage, car nous leur transférons un volume de messageries qu'elles ne traitent pas maintenant. Cela devrait leur permettre de devenir plus efficaces, et d'augmenter leur chiffre d'affaires.

Le sénateur Macdonald: Le tout finira probablement par s'équilibrer, mais cela n'apportera rien à l'économie. Vous mettez des employés en disponibilité, mais d'autres sociétés les reprennent, ce qui, au bout du compte, ne fait que contribuer à l'équilibre.

M. Bandeem: Non, je ne suis pas de cet avis. Je ne voudrais pas que vous ayez cette impression. Si c'était le cas, nous continuerions d'exploiter ce service. Mais comme je l'ai déjà dit, nous essayons de faire notre possible pour ceux que nous mettons en disponibilité. Je pense que l'accord que nous avons négocié avec le syndicat est excellent pour ce qui concerne la retraite anticipée, la formation et la réinstallation au besoin. Les syndicats eux-mêmes sont de cet avis et nous essayons d'être aussi justes que possible envers les employés que nous mettons en disponibilité.

Le sénateur Macdonald: Les sociétés locales de camionnage ont-elles des bureaux et un téléphone où les clients éventuels pourront s'adresser pour faire expédier et recueillir des colis?

M. Perron: Il y aura un numéro de téléphone direct de Stellarton et les dispositions nécessaires devront être prises d'ici le mois de juillet de l'année prochaine.

M. Bandeem: Il n'y aura pas de frais d'interurbain. Ce sera un numéro pour le service de messageries du Canadien national.

Le sénateur Macdonald: C'est très bien, mais je crois également savoir qu'il y a énormément de confusion lorsqu'on essaie de téléphoner à Moncton pour faire expédier des colis.

Voici ce que j'aimerais également savoir. Y aura-t-il un endroit à Sydney ou ailleurs dans l'Île du Cap Breton où un client éventuel pourrait appeler et dire: «J'ai ici quelques colis que j'aimerais qu'on vienne recueillir et qu'on expédie à tel ou tel endroit», ou faudra-t-il les amener à la société de camionnage?

M. Perron: Oui, ce genre de service sera offert. Chaque collectivité saura exactement comment procéder et sera informée de la façon d'accéder au service de messageries du CN.

M. Bandeem: Et on s'occupera également de recueillir les colis. C'est du moins ce que nous voulons faire.

Le sénateur Macdonald: Je l'espère.

M. Perron: Oui.

[Text]

Senator Muir: I have just one or two short questions, and then I want to yield. Over the years, Dr. Bandeen, you have been acquiring rubber-tired transportation companies. I think that is correct.

Dr. Bandeen: Yes, and we have also sold some. We sold Chaplin out in Vancouver, and we sold Royal in Manitoba.

Senator Muir: Considering the fact that you purchased those, could they not operate as economically as private trucking firms, which you said today was the competition which has driven you to the wall?

Dr. Bandeen: They operate as effectively and as efficiently as private firms, and they compete with private firms, but their specialty is not parcels. When we were talking about competition, we were talking about parcels, and there you have UPS and Purolator and Canpar. Their specialty is LTL, which is in competition with what we are going to be offering in the future. We do use them. They distribute some of our traffic for us right now.

The Chairman: For the record, would you tell us what LTL stands for?

Dr. Bandeen: "Less-than-truckload".

Senator Muir: I should like to ask Dr. Bandeen if I would be free to contact him in connection with a number of other matters, so that we can get something done on some of these problems.

Dr. Bandeen: Surely, by all means.

Senator Muir: May I have your assurance?

Dr. Bandeen: Yes—not that we will have anything necessarily done; but you can contact me.

Senator Molgat: I have a very quick request, and a very fast question. In connection with the places that you intend to close, could you give us the employment figure?

Mr. Perron: Yes.

Senator Molgat: I mean the staff figure at each location.

My final question is: When you have completed your reorganization, Dr. Bandeen, and you are down to your rock-bottom 29 or 30 locations, will the \$58 million deficit be wiped out and will you then be in a profit position?

Dr. Bandeen: That is what we sincerely hope. I hate to predict in this field because it is a fluid field, with the competition changing and with the dependence on the state of the economy. From year to year, the express reflects whether the economy is growing or shrinking to a degree that almost nothing else we run does. Our plans are, of course, to break even and do better, and that is what we will be aiming for.

My feeling is that we will have to realistically reassess our position in two to three years, and at that point determine the direction from there. Hopefully we will be on schedule. I have

[Traduction]

Le sénateur Muir: J'ai encore une ou deux questions très courtes à poser et quelqu'un d'autre pourra ensuite prendre la parole. Au fil des ans, M. Bandeen, vous êtes devenus propriétaires de sociétés de camionnage, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Oui, et nous en avons revendues certaines. Nous avons vendu Chaplin à Vancouver et Royal au Manitoba.

Le sénateur Muir: Compte tenu du fait que vous les aviez achetées, ne pourraient-elles pas être exploitées aussi économiquement que les sociétés privées de camionnage qui, vous nous l'avez dit aujourd'hui, en vous livrant concurrence, vous ont acculés au pied du mur.

M. Bandeen: Elles sont exploitées aussi efficacement que des sociétés privées et elles leur livrent concurrence. Mais elles ne se spécialisent pas en colis. Lorsque nous avons parlé de concurrence, nous parlions de colis et dans ce domaine, il y a les sociétés UPS, Purolator et Canpar. Elles se spécialisent en camionnée incomplète et comme c'est un service que nous avons l'intention d'offrir à l'avenir, elles sont susceptibles de nous livrer concurrence dans ce domaine. Mais nous nous en servons à l'heure actuelle. Elles assurent certains de nos services.

Le président: Pourriez-vous nous expliquer, pour les fins du procès-verbal, ce que signifie «LTL»?

M. Bandeen: «Less-than-truckload».

Le sénateur Muir: J'aimerais demander à M. Bandeen s'il serait possible que nous nous rencontrions pour discuter d'un certain nombre d'autres questions pour essayer de trouver une solution à ces problèmes.

M. Bandeen: Avec plaisir.

Le sénateur Muir: Pouvez-vous me le promettre?

M. Bandeen: Oui, je ne peux pas vous promettre de trouver de solution, mais vous pouvez communiquer avec moi.

Le sénateur Molgat: J'ai deux petites questions à poser. Pouvez-vous nous donner des chiffres sur l'emploi dans les centres que vous avez l'intention de fermer?

M. Perron: Oui.

Le sénateur Molgat: Je veux parler du nombre d'employés dans chaque centre.

Et ma dernière question est celle-ci: lorsque vous aurez terminé votre restructuration, monsieur Bandeen, et que vous serez arrivé au stricte minimum, soit 29 ou 30 centres, le déficit de 58 millions de dollars sera-t-il absorbé et serez-vous alors en mesure de réaliser des profits?

M. Bandeen: C'est ce que nous espérons sincèrement. J'ai horreur des prédictions, car c'est un domaine de concurrence très fluctuant qui dépend de la conjoncture économique. D'année en année, les services de messageries reflètent les hauts et les bas de l'économie comme aucune autre de nos activités. Nous espérons toujours, bien entendu, rentrer dans nos frais ou même réaliser quelques profits.

J'estime personnellement que nous devons revoir notre position dans deux ou trois ans et décider à ce moment de l'orientation à prendre. J'espère que nous nous conformerons à

[Text]

a great deal of faith in the management of the express function, and I think they show a great deal of creativity and imagination. I know there is a desire in the total express function to produce a profitable product. I feel we will be in a profitable position, but we are certainly going to reassess the situation periodically in all parts of the country, but we will be particularly watching this area.

Senator Molgat: In making this decision, you must have made some projections. Can you tell us what those projections are? You do not have to do this right now, but perhaps you could give them to us later.

Dr. Bandeen: I would rather come back to you in a year's time when the dust settles a little bit. We have made projections, but it is very difficult, when you are taking a large segment of the business out, to know what the effect will be on the remaining segment. It will depend on our advertising, salesmanship, and our service over the next year.

We have made certain assumptions about this, and on the basis of these assumptions, we will have a viable operation, but I would rather give it a little time so that we can come back with a more accurate projection.

Senator Muir: I would like to raise a point of order in respect to the questions I raised, particularly the last one. Dr. Bandeen may have been amusing, but I was not too amused when he answered my last question. I will give him an opportunity to re-express it. He said that I could contact him, but did he mean that nothing would be done?

Dr. Bandeen: You asked if I would guarantee that something could be done.

Senator Muir: I asked if we could check into it and see what could be done.

Dr. Bandeen: I thought you asked if I could guarantee that there would be a solution. I cannot guarantee that now. That is the only point I was trying to make. We can discuss it, but I cannot guarantee that we are going to find a solution.

I may have misinterpreted your question; I thought you asked if I could guarantee a solution. I can guarantee I will try to find a solution. I did not mean to be facetious on that because I cannot think of anything more serious than a person's pension and employment.

The Chairman: Perhaps I may just exercise the chairman's right to ask one or two questions. I do not think I will be too long. In fact, they may be of a kind for which you would prefer to furnish answers later. We have talked about loss of job opportunities, and loss of jobs. Have you made any calculation of the wages that would be lost in the three maritime provinces as a result of these closings?

Dr. Bandeen: I do not have the payroll figures here, but we can certainly produce them. Of the people we are laying off,

[Traduction]

ce programme. J'ai très confiance en l'administration du service de messageries et je pense qu'elle fait preuve de beaucoup de créativité et d'imagination. Elle espère en faire un service rentable. Je pense que ce sera le cas, mais nous réévaluerons la situation périodiquement dans toutes les régions du pays en prêtant une attention particulière à cette région là.

Le sénateur Molgat: Pour prendre cette décision, vous avez dû faire quelques extrapolations. Pourriez-vous nous dire quels sont ces extrapolations? Il n'est pas nécessaire que vous le fassiez maintenant, mais peut-être pourriez-vous nous les donner plus tard.

M. Bandeen: Je vous les donnerais plus volontiers dans un an, lorsque les choses se seront tassées un peu. Nous avons fait des extrapolations, mais il est très difficile, lorsque vous retirez une majeure partie de l'affaire, de savoir quel effet vous aurez sur la partie restante. Tout dépendra de notre publicité, de notre capacité de vente et de nos services au cours de la prochaine année.

Nous avons fait certaines hypothèses à ce sujet, et en nous fondant sur ces hypothèses, nous aurons une exploitation viable, mais je préférerais qu'on laisse la situation se stabiliser pour obtenir une extrapolation plus précise.

Le sénateur Muir: J'aimerais faire appel au règlement relativement aux questions que je vous ai posées, plus particulièrement la dernière. M. Bandeen peut avoir été amusant, mais je n'ai pas été trop amusé lorsqu'il a répondu à ma dernière question. Je lui donnerai l'occasion de la reformuler. Il a dit que je pourrais le contacter, mais voulait-il dire que rien ne serait fait?

M. Bandeen: Vous avez demandé si je garantirais que quelque chose pourrait être fait.

Le sénateur Muir: J'ai demandé si vous pouviez vérifier pour voir ce qui pourrait être fait.

M. Bandeen: Je pensais que vous m'aviez demandé si je pouvais garantir qu'il y aurait une solution. Je ne puis le garantir maintenant. C'est tout ce que j'essayais de démontrer. Nous pouvons en discuter, mais je ne puis garantir que nous allons trouver une solution.

J'ai peut-être mal interprété votre question; je pensais que vous demandiez si je pouvais garantir une solution. Je puis garantir que j'essaierai de trouver une solution. Je ne voulais pas être facétieux parce que je ne puis penser à quelque chose qui soit plus sérieux que la pension et l'emploi d'une personne.

Le président: Peut-être puis-je tout simplement exercer mon droit de président pour poser une ou deux questions. Je ne crois pas que ça prendra tellement de temps. En fait, elles peuvent être du genre de celles auxquelles vous préférez donner des réponses plus tard. Nous avons parlé d'une perte de possibilités d'emplois et des pertes d'emploi. Avez-vous fait des calculs au sujet des salaires qui seront perdus dans les trois provinces des Maritimes à la suite de la fermeture?

M. Bandeen: Je n'ai pas les chiffres des listes de paye ici, mais nous pouvons certainement vous les donner. Parmi les

[Text]

you want to know what they would have been paid had they been kept on.

The Chairman: You can send that along?

Dr. Bandeen: Yes.

The Chairman: You are closing a number of terminals, or are planning to at least, in the three maritime provinces. We know, from what you have said today, that you're going to serve Sydney from Stellarton, and you think you are going to service Prince Edward Island from Moncton. Are there, however, some other places that you are going to close? Could we have a list of those places, and how you are going to serve them? Or rather, from what depot?

Dr. Bandeen: Certainly. We can prepare that. There would be no problem. That is in the maritime provinces?

The Chairman: Well, perhaps other senators are interested in a wider scope; but the question I am asking concerns the maritime provinces.

There is one other thing that interests me a great deal. Truro has been one of those places where you have closed a terminal, and we have been experiencing for some years the results thereof. They have been servicing it from Stellarton. I do not know if you have made any surveys or not, but the impression I get from people who use the express is that this system adds a day to the time of transit, either in or out.

Have you any comment to make about that, or do you have any knowledge on the matter? It does not matter where you are sending it. Any express that formerly came from Truro, as I understand it, now goes from Stellarton.

Mr. Perron: And you now lose a day in the process?

The Chairman: I am told—I do not know this from my personal knowledge—that the users lose a day each way—or, to put it another way, if the express is coming in, it comes a day later than it previously did, to Truro. If it is going out, the recipient at the other destination gets it a day later than he formerly did.

Mr. Perron: If it is agreeable to you, we can specifically answer these questions at the same time as we send you the other information we are providing to you.

The Chairman: Thank you. I did not think you would be able to do so today.

There is just one other point to raise, if no other senator has a specific question, and that is, are we content that this meeting today carries out the instructions we received from the Senate? Or is it the feeling of the committee that another meeting is required?

On this point, I should say that I have been informed that the first available opportunity, from the point of view of space and staff, is Tuesday, December 9, at either 4 or 4.30, I am not sure which. I think we should try to determine now, first,

[Traduction]

gens qui seraient mis à pied, vous voulez savoir ce qu'ils auraient touché comme salaire si on les avait gardés?

Le président: Vous pouvez nous faire parvenir ce renseignement?

M. Bandeen: Oui.

Le président: Vous fermez un certain nombre de terminus ou vous projetez de le faire du moins, dans les trois provinces Maritimes. Nous savons d'après ce que vous avez dit aujourd'hui, que vous allez desservir Sidney à partir de Stellarton. Nous croyons que vous allez desservir l'Île-du-Prince-Édouard à partir de Moncton. Y a-t-il, toutefois, d'autres places que vous allez fermer? Pouvons-nous avoir une liste de ces endroits, et comment vous allez les desservir? Ou plutôt, à partir de quel dépôt?

M. Bandeen: Certainement. Nous pouvons le préparer. Cela ne pose aucune difficulté. C'est dans les provinces maritimes?

Le président: Peut-être que d'autres sénateurs désireraient avoir un aperçu plus vaste; mais la question que je pose concerne les provinces maritimes.

Il y a une autre chose qui m'intéresse énormément. Truro a été une de ces places où vous avez fermé un terminal, et nous avons subi pendant quelques années les conséquences de cette fermeture. La population de cet endroit a été desservie à partir de Stellarton. Je ne sais pas si vous aviez fait une enquête ou non, mais ceux qui utilisent l'express estiment que ce système ajoute une journée à leur temps de déplacement, que ce soit à l'aller ou au retour.

Avez-vous quelques commentaires à formuler à ce sujet, ou êtes-vous au courant de la question? Il importe peu où vous l'envoyez. Tout express qui auparavant provenait de Truro, d'après ce que je comprends, part maintenant de Stellarton.

M. Perron: Et vous perdez maintenant un jour de cette façon?

Le président: On m'a dit—je ne l'ai pas appris par mon expérience personnelle—que les usagers perdaient un jour dans chaque direction ou autrement dit, si c'est par l'express, celui-ci arrive un jour plus tard qu'il ne le faisait auparavant à Truro. S'il en repart, le destinataire à l'autre bout le reçoit un jour plus tard qu'auparavant.

M. Perron: Si cela vous convient, nous pouvons répondre précisément à votre question en même temps que nous vous enverrons les autres renseignements que nous désirons vous donner.

Le président: Merci. Je ne pensais pas que vous seriez capable de le faire aujourd'hui.

Il n'y a qu'un autre point à soulever, si aucun autre sénateur n'a de question précise à poser et c'est le point suivant: croyons nous que les résultats de cette réunion aujourd'hui sont conformes aux attentes qui figuraient dans les instructions que nous avons reçues du Sénat, ou le Comité estime-t-il qu'il faudrait tenir une autre réunion?

Sur ce point, je devrais dire que j'ai été informé que la première occasion disponible du point de vue de l'espace et du personnel ne se présentera que le mardi 9 décembre soit à 16 heures soit à 16 h 30. Je ne suis pas sûr exactement de l'heure.

[Text]

whether we need another meeting in order to discharge the order given us; and, if so, discuss with the witnesses, particularly Dr. Bandeen, if we feel we need further information from him personally, whether that date, at 4 or 4.30, would be suitable, either to the committee or to Dr. Bandeen and his staff.

Senator Graham: Mr. Chairman, I do not believe, at least for my purposes to the present, that there is any requirement for another meeting, at least with Dr. Bandeen. I think he has been very forthcoming with us, and I thank him for that. If another meeting is necessary, I am sure, Mr. Chairman, you could arrange it at the earliest possible date. I, at the moment, however, do not see any further necessity to have Dr. Bandeen appear. Perhaps we could ask some of his officials to come.

Senator Muir: Would it not be a good idea to have the steering committee meet and discuss the matter, with a view to deciding about this later?

The Chairman: Yes, except that I would like to convey to the steering committee the opinion of this committee at the end of today's session.

Senator Molgat: I do not think we should tie down Dr. Bandeen or his officials at this time, to a further meeting, but we should get the information they will be providing to us, and our committee should meet to determine what our future course of action might be. It may be that we will request their presence again, but I do not think so at the moment.

The Chairman: I take it that it would be the opinion of those who are here, which I will convey to the remainder of the steering committee, that the committee is satisfied that Dr. Bandeen and his staff have answered fully all the questions we have asked them, and that there is some information which will be reported to us in the next few days. When we receive that we will have all the information we need, unless the steering committee is informed in the meantime that there is something more to be dealt with.

I see Senator Muir looking at me rather intently. I am not sure he is accepting what I say.

Senator Muir: Not all of it. Dr. Bandeen has been very forthright; he has done very well, I think. I would have expected that of him. When we get this further information and so on, I think it should be reviewed by the steering committee or by the full committee, and then we will know what we require.

The Chairman: That is just what I have been saying, or at least, what I thought I was saying.

In that case, Dr. Bandeen, I want to convey to you two things. First, our appreciation that you have risked losing, and have lost, the opportunity to keep a commitment which you had good reason to believe we would release you in tie to keep—and, indeed, we would have, except that you were kind enough to point out that you would not be able to keep the

[Traduction]

Je crois que nous devrions essayer de déterminer maintenant, d'abord, si nous avons besoin d'une autre réunion, afin de discuter l'ordre qui nous a été donné, et, dans l'affirmative, discuter avec témoin, ou particulièrement avec M. Bandeen, si nous estimons que nous avons besoin d'autres renseignements provenant de lui personnellement, que ce soit à cette date, à 16 heures ou 16 h 30 conviendrait soit au Comité soit à M. Bandeen et à son personnel.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je crois, du moins à l'heure actuelle qu'il n'y a pas lieu de tenir une autre réunion du moins pas avec M. Bandeen. Je crois qu'il a été très clair et je l'en remercie. Si une autre réunion est nécessaire, je suis sûr, monsieur le président que vous prendrez les mesures qui s'imposent le plus tôt possible. Pour ma part, dans le moment, toutefois, je ne vois pas la nécessité que M. Bandeen compare à nouveau. Peut-être pourrions-nous demander à quelques-uns de ses représentants de comparaître.

Le sénateur Muir: Ne serait-ce pas une bonne idée de demander au comité de direction de se réunir et de discuter de la question afin d'y prendre une décision à une date ultérieure?

Le président: Oui, sauf que j'aimerais transmettre au comité de direction l'opinion de notre comité à la fin de la séance d'aujourd'hui.

Le sénateur Molgat: Je ne crois pas que nous devrions obliger M. Bandeen ou ses représentants à assister à une autre réunion éventuelle, mais nous devrions obtenir l'information qu'ils nous procureront et notre comité devrait se réunir pour déterminer la prochaine marche à suivre. Il se peut que nous ayons besoin de leur présence à nouveau, mais je ne crois pas que ce soit le cas pour le moment.

Le président: Je suppose que ce serait l'opinion de ceux qui sont ici, que je renverrai au reste du comité de direction, c'est-à-dire que le comité est d'avis que M. Bandeen et son personnel ont répondu pleinement à toutes les questions que nous leur avons posées, et qu'il existe encore certaines questions qui donnent notes être communiquées au cours des quelques prochains jours. Lorsque nous aurons reçu cette information, nous disposerons de tous les renseignements dont nous avons besoin à moins que le comité de direction ne soit informé entre-temps qu'il y a d'autres questions à traiter.

Je vois que le sénateur Muir a les yeux fixés sur moi. Je ne suis pas sûr qu'il soit d'accord.

Le sénateur Muir: Pas complètement. M. Bandeen a été très net. Il s'est très bien tiré d'affaire, je crois. Je ne m'attendais pas à moins. Lorsque nous obtiendrons cette information additionnelle, etc., je crois que nous devrions la soumettre à l'examen du comité de direction ou du comité plénier, et voir ensuite ce qui nous manque.

Le président: C'est exactement ce que j'ai dit ou du moins ce que je pensais avoir dit.

Dans ce cas, M. Bandeen, je veux vous faire deux commentaires: premièrement, nous savons que vous avez risqué de perdre et avez perdu l'occasion de tenir un engagement pour lequel vous aviez de bonnes raisons de croire que nous vous libérerions à temps. En effet, je crois que nous nous serions attendus à ce que vous seriez assez bienveillant pour souligner

[Text]

appointment anyway. We would not like you to think that, as a precedent, we would fail to keep our commitment to you in that respect on any future occasion. Second, I want to thank you, on behalf of the committee, for the forthrightness with which you have dealt with our questioning. I detected no reluctance to answer fully, and obviously, that must be the feeling of the members of committee or they would not have expressed the view they did. Let me thank you all and apologize once more for having caused you to miss something that you were committed to attend. I trust you will not suffer too much because of that.

Dr. Bandeen: Thank you very much, Mr. Chairman. We appreciate the opportunity to come to talk about this subject. It is a very important one to us and the company. What we are trying to do is very important, and I think it is important that we succeed in it. We appreciate the chance to talk about it.

The Chairman: We will let you know if there is any further desire for information on the part of the committee.

The committee adjourned.

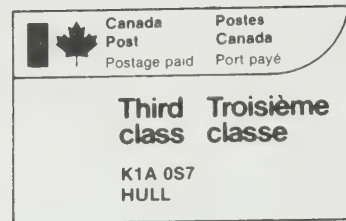
[Traduction]

que vous ne seriez pas arrivés là-bas à temps de toute façon. Nous n'aurions pas aimé vous donner l'impression qu'à titre de précédent, nous aurions manqué à notre engagement envers vous à cet égard une autre fois. Deuxièmement, je veux vous remercier au nom du comité pour la clarté avec laquelle vous avez répondu à nos questions. Nous n'y avons décelé aucune hésitation à répondre pleinement, et de toute évidence, tel doit être le sentiment du comité ou il n'aurait pas exprimé l'opinion qu'il ont formulée. Permettez-moi de vous remercier tous et de m'excuser une fois de plus de vous avoir fait manquer une réunion à laquelle vous étiez engagés à assister. J'espère que vous n'en aurez pas trop souffert.

M. Bandeen: Merci beaucoup, Monsieur le président. Nous avons apprécié l'occasion de venir parler de ce sujet. C'est très important pour nous et pour la compagnie. Ce que nous essayons de faire est très important et je pense qu'il faut que nous réussissions. Nous apprécions d'avoir eu la chance d'en parler.

Le président: Nous vous laisserons maintenant s'il n'y a pas d'autres questions de la part de ce comité.

Le comité suspend ses travaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways Company:

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;
Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary;
Mr. Claude Perron, President and General Manager, C.N.
Express.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président-directeur général;
M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire général;
M. Claude Perron, président et directeur général, Message-
ries C.N.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:

The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:

L'honorable GEORGE I. SMITH

Wednesday, December 17, 1980

Le mercredi 17 décembre 1980

Issue No. 6

Fascicule n° 6

Second Proceedings respecting:

The examination of the subject
matter of the *Transportation of
Dangerous Goods Act*, Chapter 36,
Statutes of Canada, 1980

Deuxième fascicule concernant:

L'étude de la teneur de la
*Loi sur le transport des
marchandises dangereuses*,
chapitre 36, Statuts du Canada, 1980

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Tuesday, October 21st, 1980:

"The Honourable Senator Smith moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, and any regulations that may be made thereunder.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 21 octobre 1980:

«L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, et tout règlement y afférent, et à en faire rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, DECEMBER 17, 1980
(9)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:00 p.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Bonnell, Davey, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Sherwood and Smith. (10)

In attendance: Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses:**From the Department of Transport:*

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 21st, 1980, proceeded with its study of the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Mr. Charron made an opening statement.

The witnesses answered questions put to them by Members of the Committee.

At 5:00 p.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 17 DÉCEMBRE 1980
(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Davey, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Sherwood et Smith. (10)

Aussi présent: M. Jack Silverstone, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:**Du ministère des Transports:*

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la coordination;

M. T. Duncan Ellison, directeur, transport des marchandises dangereuses.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 21 octobre 1980, entreprend l'étude de la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

M. Charron fait une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

A 17 heures, les témoins se retirent et le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, December 17, 1980

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3 p.m. to study the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Senator George I. Smith (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, you will recall that the last time we met to consider Chapter 36, an act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, we asked representatives of the department if they could provide us with draft copies of the regulations which were to be proposed under the act. In accordance with that request you have before you a document entitled "Draft Code for the Transportation of Dangerous Goods."

For our assistance in considering this matter this afternoon we have with us Mr. Jean Charron, Assistance Deputy Minister, Coordination, and Mr. T. Duncan Ellison, Directors, Transportation of Dangerous Goods Branch, Department of Transport.

If it would meet with your approval, honourable senators, after our witnesses have finished making their opening remarks I will call upon Mr. Ellison to lead us through the draft regulations, pointing out to us those portions thereof which the department considers to be of particular importance. That is not to say we will overlook the others, but perhaps Mr. Ellison could give us an overview of the contents of this draft.

Gentlemen, have you any opening remarks to make?

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination, Department of Transport: Thank you very much, Mr. Chairman. Given the fact that this is in many ways a continuation of the earlier meeting, I do not think I have anything to say. I am sure that Mr. Ellison is prepared to meet your request.

The Chairman: Thank you.

Members of the committee, if it meets with your approval I will now call on Mr. Ellison to begin at the beginning and lead us through this draft code. Incidentally, Mr. Ellison, are these draft regulations?

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods Branch, Department of Transport: Thank you, Mr. Chairman. Actually, they are not even draft regulations as such, because they have not entered the formal stage of being presented as regulations. Strictly speaking, they are proposals that the department has been making for future regulations that we have been discussing informally with industry, trying to translate the impact of the act in realistic but nevertheless detailed terms.

The Chairman: But the document entitled "Draft Code for the Transportation of Dangerous Goods," dated October 10, 1980, which is further described in these terms: "Transport of Dangerous Goods Branch, Transport Canada, Place de Ville, Ottawa, Ontario. K1A 0N5" is the document or set of regulations on which you are now about to speak?

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 17 décembre 1980

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 heures afin d'étudier l'objet de la Loi sur le transport de marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

Le sénateur George I. Smith (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, vous vous rappellerez que la dernière fois que nous nous sommes réunis pour étudier le chapitre 36, Loi sur le transport de marchandises dangereuses, nous avons demandé aux représentants du ministère s'ils pourraient nous procurer des copies du projet de règlement envisagé en vertu de la Loi. C'est ainsi que vous avez devant vous un document intitulé «Projet de code du transport des marchandises dangereuses».

Pour nous aider dans notre travail cet après-midi, nous accueillons M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la coordination et M. T. Duncan Ellison, directeur du transport des marchandises dangereuses.

Si vous êtes d'accord, sénateurs, dès que nos témoins auront terminé leurs déclarations liminaires, je demanderai à M. Ellison de nous expliquer le projet de règlement, en insistant particulièrement sur les parties jugées importantes par le ministère. Cela ne signifie pas que nous n'étudierons pas les autres parties, mais M. Ellison pourrait quand même nous donner un aperçu général du contenu du règlement.

Messieurs, est-ce que vous désirez faire une déclaration liminaire?

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint, Coordination, Transports Canada: Merci beaucoup, monsieur le président. Comme cette séance poursuit, à bien des égards, la séance précédente, je n'ai pas vraiment de déclaration liminaire à faire. Je suis cependant convaincu que M. Ellison peut mieux répondre à votre demande.

Le président: Merci.

Honorables sénateurs, avec votre permission, je demanderai maintenant à M. Ellison de commencer à nous expliquer le projet de code. Incidemment, monsieur Ellison, est-ce la un projet de règlement?

M. T. Duncan Ellison, directeur, transport des marchandises dangereuses, Transports Canada: Merci monsieur le président. En réalité, il ne s'agit pas encore d'un projet de règlement, car le code n'est pas encore présenté comme règlement. A proprement parler, ce projet représente les suggestions que fait le ministère en vue du règlement qui sera adopté et dont nous avons discuté avec l'industrie du transport afin de traduire l'incidence de la loi en propositions réelles et détaillées.

Le président: Cependant le document intitulé: «Projet de code du transport des marchandises dangereuses, 10 octobre 1980, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada, Place de Ville, Ottawa, Ontario K1A 0N5» est bien le document ou l'ensemble du règlement dont vous voulez nous entretenir aujourd'hui.

[Text]

Mr. Ellison: Yes, sir; that is correct.

The Chairman: Thank you.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, this document responds to a provision of section 26 of the act, which says that the minister may

publish and cause to be distributed in such form and manner as may be most useful to the public, to the Government of Canada or the governments of the provinces, a national Code on the transportation of dangerous goods including applicable regulations and standards, accepted practices and other information to facilitate understanding and enforcement of this Act and the regulations...

The document which honourable senators have before them contains several components, the first of which is the proposed regulations themselves. They are divided into five parts, which have been loosely grouped to cover certain aspects of the regulations that would need to be complied with. Probably the most important is Part III, which deals with the classification of dangerous goods. As you know, the schedule attached to the act merely sets out the nine classes of dangerous goods. Part III of the draft gives the details of what actually constitutes an explosive or a compressed gas or a flammable liquid.

The determination of these criteria or definitions in fact leads large numbers of goods to be considered dangerous for the purposes of the act. It is in that area that we have had the most intense discussions with industry and with other government agencies, both federal and provincial, to determine the scope of the products that would be brought into the regulatory net.

Probably next most important is Part I. Although it is numbered before Part III, it deals with the specific matters of the application of the regulations, and in there we attempt to provide the exemptions—for example, military shipments of materials and the transport of dangerous goods that we, as individuals, might buy at retail stores. These would be taken out.

Incidentally, the various divisions I am referring to are contained in the table of contents on page (xi).

Having set out what are dangerous goods in Part III and then having provided some application or exemption situations in Part I, we then deal in the remaining sections with just how we would expect the knowledge respecting the dangerous properties of the goods to be transferred from the person who is offering the goods for transport to the person who is transporting them.

These are dealt with in Part IV, and, of course, they relate to the destruction of information on the shipping documents, the nature and system of labelling of packagings, and the placarding of vehicles.

Part V sets out the detailed responsibilities of the various groups within the commercial cycle, starting with the people who are manufacturing packages, and carrying all the way through, shippers, carriers and consignees.

It is this other area, Part V, which is also of a great deal of interest to the various segments of industry that are concerned that the balance between the responsibilities of a carrier and

[Traduction]

M. Ellison: Oui monsieur, vous avez raison.

Le président: Merci.

M. Ellison: Monsieur le président, ce document donne suite à une disposition de l'article 26 de la loi qui stipule que le ministre peut

publier et diffuser de la façon la plus utile au public et aux gouvernements du Canada et des provinces un code national du transport des marchandises dangereuses, y compris les règlements et normes applicables, la mention des usages reçus en la matière et tout autre élément d'information de nature à faciliter la compréhension et l'application de la présente loi...

Le document qui vous a été distribué est composé de plusieurs éléments dont le premier regroupe le règlement envisagé. Le règlement est divisé en 5 parties représentant certains aspects qui doivent être respectés. La troisième partie est probablement la plus importante car elle porte sur la classification des marchandises dangereuses. Vous savez sans doute que l'annexe à la loi ne fait qu'énumérer les 9 classes de marchandises dangereuses. La partie III du règlement énumère en détail les types d'explosifs, de gaz comprimés, et de liquides inflammables, etc.

L'établissement de ces critères ou définitions entraînent de fait, l'inclusion de nombreux types de marchandises dans les catégories de marchandises considérées dangereuses aux fins de la loi. C'est à ce sujet que nous avons eu le plus de discussion avec l'industrie du transport et avec les autres organismes gouvernementaux, tant fédéraux que provinciaux, afin d'établir la gamme de produits qui seront visés par le règlement.

La deuxième partie la plus importante est probablement la partie I. Bien qu'elle vienne avant la partie III, elle porte sur l'application précise du règlement et ici nous essayons de prévoir des exceptions, par exemple, le transport de matériel militaire et le transport des marchandises dangereuses que nous pouvons acheter au magasin. Ces marchandises sont exceptées par le règlement.

Incidentement, les différentes divisions auxquelles je fais référence figurent à la table des matières à la page (xi).

Après avoir précisé à la partie III ce que sont les marchandises dangereuses et après avoir prévu certaines exceptions à la partie I, nous avons entrepris de préciser les modalités du transfert de la connaissance du danger des marchandises à transporter, transfert se faisant de la personne qui veut faire transporter la marchandises au transporteur.

Ces modalités sont énoncés à la partie IV, et bien sûr, elles traitent de la destruction des renseignements figurant sur les documents d'expédition de la nature et du système d'étiquetage, des emballages et de l'affichage sur les véhicules.

La partie V énumère les responsabilités des différents groupes du cycle commercial, à commencer avec les fabricants d'emballage, jusqu'aux expéditeurs, transporteurs et aux destinataires.

Il est évident que ce domaine, la partie V, a grandement intéressé les différents représentants de l'industrie du transport qui désirent que les responsabilités du transporteur et celles de

[Text]

the responsibilities of the person that is offering goods to him for transport should be reasonable and just; so there is a great deal of discussion. Carriers want the shippers to be held very responsible: the shippers feel that the carriers should be held responsible. It is in these areas that the greatest amount of discussion with the industry has taken place.

Perhaps I should leave it at this stage.

The Chairman: Gentlemen, would you care to ask any questions of Mr. Ellison?

Senator Riley: Mr. Chairman, the wording of the regulations is, I think, of some importance, because these regulations are expected to go before the Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments for consideration. That committee may find a number of flaws and say that we did not examine these regulations properly.

The Chairman: Yes.

Mr. Charron: Mr. Chairman, the actual wording of the regulations will be transformed at a time in the very near future—Mr. Ellison might be able to give us a more precise date—when these are drafted by the law officers of the Crown. At this stage they resemble regulations, but, really, it is the substance, the content, that we have addressed, and they have not yet been scrutinized by the law officers of the Crown for drafting purposes, or in connection with many other aspects that the law officers generally examine regulations for.

The Chairman: I take it from that these contain the ideas and problems which the department wishes to address, but do not contain the legal draft of the regulations by which these points and problems will eventually be dealt with.

Mr. Ellison: Yes, sir. The process that we follow is that the unit within the department drafts the technical substance of the regulations in as close a manner as it can to what the regulations should look like. They are then submitted to the law officers of the Department of Justice attached to the Department of Transport, who verify them, and then they go forward to the Privy Council section of the Department of Justice, who do the final vetting prior to gazetting. We are therefore, as it were, two stages removed, as yet, from the *Canada Gazette*.

Senator Riley: After they are dressed up, and put into what is considered to be the proper form by the draftsmen, and the wording is approved or modified by the legal officers of the Department of Justice, will we then get them back before they are gazetted?

Mr. Charron: Mr. Chairman, I think this matter was raised at the last meeting of the committee, and we have referred the matter to the minister for his consideration.

Senator Riley: And he has not as yet decided?

Mr. Charron: No; we have not had a response.

Senator Riley: I think the commitment on the part of the minister was quite definite in this regard. We were to get the regulations, not the draft regulations.

[Traduction]

la personne qui offre des marchandises à transporter, soient équilibrées; c'est pourquoi nous avons beaucoup de discussions à ce sujet. Les transporteurs veulent que la responsabilité incombe principalement à l'expéditeur, tandis que les expéditeurs veulent le contraire. C'est à ce sujet que nous avons eus le plus de discussions avec l'industrie.

Je crois que je vais maintenant m'arrêter.

Le président: Messieurs, avez-vous des questions à poser à M. Ellison?

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je crois que le libellé du règlement est assez important, car il sera étudié par le Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires. Ce Comité pourrait trouver des lacunes dans le libellé du règlement et nous reprocher de ne pas avoir bien fait notre travail.

Le président: En effet.

M. Charron: Monsieur le président, il est évident que le libellé du règlement sera repris très bientôt—M. Ellison pourrait nous donner une date plus précise—dès que les juristes de la couronne reviseront les articles. À l'heure actuelle, les articles ressemblent à un règlement, mais en réalité nous ne nous sommes penchés que sur la teneur du règlement, sa rédaction n'a pas encore été étudiée par les juristes de la Couronne. Ils ne sont pas penchés non plus sur les nombreux autres aspects qu'ils doivent étudier.

Le président: Ainsi, le projet de règlement contient les idées et les problèmes sur lesquels le ministère juge opportun de se pencher, mais il n'est pas formulé dans le jargon juridique des règlements.

M. Ellison: En effet, monsieur. Voici comment nous procédons: une section du ministère rédige les aspects techniques du règlement de façon aussi semblable que possible au libellé d'un vrai règlement. Ces textes sont ensuite présentés aux juristes du ministère de la Justice détachés au ministère des Transports, qui les vérifient et les font parvenir à la section du Conseil privé du ministère de la Justice, où ils sont évalués une dernière fois avant d'être publiés dans la *Gazette du Canada*. Par conséquent, à l'heure actuelle, nous avons encore deux étapes à franchir avant que le règlement ne soit imprimé dans la *Gazette du Canada*.

Le sénateur Riley: Lorsque le règlement aura été révisé par vos rédacteurs et les juristes du ministère de la Justice, pourrions-nous l'étudier une dernière fois avant son impression dans la *Gazette*?

M. Charron: Monsieur le président, je crois que cette question a été soulevée à la dernière séance du Comité et nous l'avons soumise au Ministre.

Le sénateur Riley: Et il n'a pas encore répondu?

M. Charron: Non, nous n'avons pas encore eu de réponse.

Le sénateur Riley: Je crois que le Ministre avait pris un engagement ferme à cet égard. Nous devons étudier le règlement, non le projet de règlement.

[Text]

The Chairman: I would have to refer to the correspondence that has passed between us, but my recollection is that what you say is correct. I think, however, that we asked for these draft regulations, and that is why they have come before us at this stage.

Senator Bonnell: Under what different sections of the act do they get the power to make these regulations?

Mr. Ellison: All of the regulation-making power of the act is contained in section 21. There are references to regulations in a number of sections, but the key section is section 21, on page 16.

The Chairman: There is a quite extensive enumeration of the subject matter which the regulations may deal with, as you will notice, gentlemen, and I suppose that somewhere within that enumeration is a catch-all clause which says, in effect, "and anything else that is necessary for the proper administration of the act." I am quite sure that something like that is contained therein.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, that catch-all phrase has lost favour with the Department of Justice, and is no longer included.

The Chairman: Good. Well, perhaps we helped it to lose favour over these past years. In any event, I am glad it is not there.

Senator Marshall: My question has to do with the inspection of a vessel entering a Canadian port or an aircraft landing at a Canadian airport that does not have Canadian registration, and that enters. What right does the inspector have to inspect that particular aircraft or vessel for dangerous goods, and what action can he take if the goods are considered dangerous?

Mr. Ellison: This act applies in two different sets of circumstances. Subject to any exemptions that may be given—for example, to military vessels—the act will apply to any vessel, railway vehicle, highway vehicle or aircraft, anywhere within Canadian territory, regardless of the nationality of that vessel or aircraft. It will also apply to any Canadian-registered vessel or aircraft, wherever it might be in the world. So there are two sets of circumstances. Therefore, for example, a French ship entering a port in Nova Scotia, or Quebec City, automatically falls under this legislation, and an inspector, if he has reasonable and probable grounds for believing that dangerous goods are on board, may board that vessel for the purpose of inspecting it.

Senator Marshall: Can he seize the contents?

Mr. Ellison: Yes.

Senator Marshall: Can he turn them back? Can he say, "Get to hell out"?

Mr. Ellison: Yes.

Senator Marshall: What about the repercussions from the country under whose registration the ship sails?

Mr. Ellison: His powers of seizure and turning back hinge upon the fact that the goods on board are not complying with

[Traduction]

Le président: Il faudrait que je me reporte à l'échange de correspondance que nous avons eu avec le Ministre, mais si ma mémoire est bonne, vous avez raison. Je crois cependant que nous avions demandé de voir le projet de règlement et c'est pourquoi nous l'avons maintenant.

Le sénateur Bonnell: Quels articles de la loi autorisent l'adoption de ce règlement?

M. Ellison: Toute l'autorité réglementaire découle de l'article 21 de la Loi. Certains articles font référence au règlement, mais l'article-clé, c'est l'article 21, à la page 16.

Le président: Comme vous pouvez le voir, messieurs, cet article énumère tous les aspects pouvant être inclus dans le règlement et je suppose que, dans cette énumération, figure une disposition «fourre-tout» ajoutant «et tout autre aspect nécessaire à l'application de la loi». J'imagine que c'est inclus dans l'article.

M. Ellison: Monsieur le président, cette disposition «fourre-tout» n'est plus bien vue au ministère de la Justice et elle ne figure pas à l'article 21.

Le président: Bravo. Cette désaffectation est peut-être en partie imputable au travail que nous faisons depuis quelques années. De toute façon, je suis content qu'elle ne soit pas à l'article 21.

Le sénateur Marshall: Ma question porte sur l'inspection d'un navire ou d'un avion qui n'est pas immatriculé au Canada et qui arrive dans un port ou un aéroport canadien. L'inspecteur des marchandises dangereuses a-t-il le droit d'inspecter cet avion et, le cas échéant, que peut-il faire s'il croit que les marchandises sont dangereuses?

M. Ellison: Cette loi s'applique dans deux cas différents. Sauf toute exception prévue, par exemple les navires militaires, la loi s'appliquera à tout navire, wagon de chemin de fer, véhicule routier ou avion, partout au Canada, peu importe le pays d'immatriculation du navire ou de l'avion. Elle s'appliquera également à tout navire ou avion immatriculé au Canada, partout dans le monde. C'est pourquoi je dis qu'il y a deux cas différents. Ainsi, par exemple, un navire français entrant dans un port de la Nouvelle-Écosse ou à Québec, tombe automatiquement sous le coup de cette loi et s'il a des motifs raisonnables et probables de croire que le navire contient des marchandises dangereuses, l'inspecteur peut inspecter ce navire.

Le sénateur Marshall: Peut-il saisir les marchandises?

M. Ellison: Oui.

Le sénateur Marshall: Peut-il renvoyer le navire ou l'avion? Peut-il dire au capitaine ou au pilote: «Retournez chez vous»?

M. Ellison: Oui.

Le sénateur Marshall: Comment réagira le pays où est immatriculé le navire?

M. Ellison: L'inspecteur est autorisé à saisir la marchandise et à renvoyer le bateau si les marchandises ne sont pas

[Text]

the regulations. These provisions, I believe, are set out in section 14, which deals with the inspection, and subsection (3), on page 8, deals with the turning back of shipments. I am referring to the act, Senator Marshall, not to the regulations. The powers of the inspector, as set out in the act, and the powers of seizure and forfeiture are given in section 15 of the act.

The Chairman: It is difficult, I realize, for members of the committee to pursue the regulations and to decide quickly on what questions they want to ask, but perhaps, Mr. Ellison, you could look at Part I—the enumeration of the exemptions—and indicate to us why these various exemptions are made and the nature of the goods to which they apply. I know the goods are enumerated in the various paragraphs (a), (b), (c), (d), (e) and (f), but perhaps you could help us grasp their content more quickly than we could by trying to read through them now.

Mr. Ellison: The intention of placing the exempting regulations right up front was, of course, to facilitate the use of the document so that certain people could determine immediately whether they were or were not related to the act.

Paragraph (a) of section 1 on page 1 was an attempt—and, I must confess, a badly worded attempt—to make it clear that we were not concerned with what some people might interpret as being transport within a warehouse; in other words, where a forklift truck, for example, might be moving a pallet of dangerous goods from one part of a warehouse to another part, but in no way subject to transporting, as we traditionally think of it, over the public highway or the railway system. I must confess that, the way it is phrased at the moment, that paragraph would exempt the Canadian Pacific Railway and, obviously, we would be trying to suppress that exemption. This was a direct response to comments by the Canadian Manufacturers' Association and other manufacturers, saying that this act should not concern itself with purely manufacturing processes and activities within a plant.

Paragraph (b)—

The Chairman: May I ask you to pause for a moment on (a)? That would involve a decision on somebody's part that it was all right to be careless with dangerous goods as long as they were kept in the manufacturing or storehouse premises, but what justification is there for that?

Mr. Ellison: Well, we were trying not to interfere with the normal operation of the labour safety and occupational health and safety regulations of the Department of Labour which, of course, deal with the in-plant manufacturing processes.

The Chairman: Do you not deal with the subjects which you have not exempted?

Mr. Ellison: That is right. Once they enter the transport system, they no longer fall under labour safety legislation, particularly at the provincial level.

The Chairman: So what you are telling us is that although they are exempted from the application of this act, they are, in

[Traduction]

conformes au règlement. Je crois que ces dispositions sont prévus à l'article 14 qui porte sur l'inspection et au paragraphe (3) de la page 8 qui traite précisément du renvoi de la marchandise. C'est l'article 14 de la loi, sénateur Marshall, pas du règlement. Les pouvoirs des inspecteurs et les pouvoirs de saisie et de confiscation sont énumérés à l'article 15 de la Loi.

Le président: Je me rends bien compte que les membres du Comité n'ont pas le temps de lire le règlement et de décider rapidement sur quel sujet ils veulent vous interroger mais M. Ellison, vous pourriez peut-être vous pencher sur la partie I—l'énumération des exemptions—et nous dire pourquoi ces différentes exemptions sont faites et la nature des marchandises auxquelles elles s'appliquent. Je sais que les types de marchandises sont énumérés au paragraphe (a), (b), (c), (d), (e) et (f) et ainsi de suite, mais vous pourriez peut-être nous aider à comprendre ce qu'il en est plus rapidement que si nous essayons de tout lire.

M. Ellison: En plaçant les exemptions au règlement à la première partie, nous avons voulu, bien sûr faciliter la consultation du document afin que les intéressés puissent voir immédiatement s'ils sont visés ou non par la loi.

Le paragraphe (a) de l'article 1 à la page 1 tente—et je dois l'avouer, d'une façon qui n'est pas claire—de préciser que nous ne voulons pas traiter de ce que certaines personnes pourraient considérer comme étant du transport à l'intérieur d'un entrepôt. Autrement dit, par exemple, lorsqu'un chariot-élévateur déplace une lette de marchandises dangereuses d'une section de l'entrepôt à une autre, ce n'est pas du transport comme nous l'interprétons généralement, sur une route publique ou par rail. Je dois avouer que selon le libélé actuel de l'article, les Chemins de fer du Canadien Pacifique seraient exemptés et de toute évidence, nous essayerons de faire disparaître cette exemption. Ce paragraphe découle de représentations qu'a faites l'Association des manufacturiers canadiens et certains autres fabricants qui ont fait valoir que la loi ne devrait pas viser les procédés et les activités à l'intérieur d'une usine.

Alinéa b)

Le président: Puis-je vous demander de vous arrêter un instant à l'alinéa a)? Ce dernier stipule qu'une personne peut décider qu'il est inutile de faire preuve de prudence dans le transport des marchandises dangereuses dans la mesure où ce transport se fait à la manufacture ou à l'entrepôt, mais comment justifier une telle décision?

M. Ellison: Eh bien, nous avons tenté de ne pas empiéter sur l'application normale des règlements sur la sécurité de la main-d'œuvre et sur l'hygiène et la sécurité au travail, établis par le ministère du Travail, règlements qui, bien sûr, ne valent que pour l'usine même.

Le président: Les règlements ne touchent-ils pas les questions que vous n'avez pas exemptées?

M. Ellison: C'est exact. Une fois les marchandises dangereuses déplacées, leur transport n'est plus soumis à la loi sur la sécurité de la main-d'œuvre, surtout au niveau provincial.

Le président: Vous nous dites donc que même si les marchandises ne sont pas soumises à l'application de la présente

[Text]

fact, subject to safety regulations which are particularly designed to cover the circumstances in which that kind of work was being carried out?

Mr. Ellison: Yes, precisely.

The Chairman: What about (b)?

Senator Bonnell: Before you go to (b), do you think that when they move the dangerous goods there should be a sign posted saying that the public should be prohibited from being there? Otherwise, if that "Dangerous Good" sign is not displayed they should not be able to do it. It just says "controlled," not "prohibited."

Mr. Charron: Mr. Chairman, the reason for this is that the public can do many things, and it is conceivable that there is movement of some members of the public on such property, but controlled in the sense that they are at certain places at certain times, wearing hard hats or whatever, but generally these things are provided for under the provincial labour safety legislation. If we were to indicate that it is only on property to which access by the public is prohibited, then we would have some problems where, in fact, you have that sort of thing and access is controlled for which safety legislation is designed and applicable.

So it is just to make sure that we exclude the right thing to which the other legislation applies.

Senator Marshall: Getting back to the question I asked, you mentioned something arriving in Nova Scotia or Quebec City. Could there be a clash in the provincial and federal regulations? For example, I might be asking a far-fetched question, but probably a province would say, "As far as we are concerned we need those goods," and yet they are considered by the federal government as being dangerous. What would happen in that case?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, the way we propose to deal with that is through the provisions of the act that arrange for agreements of understanding between the federal government and provincial governments as to the application of the act in such circumstances. I am quite sure that if a provincial government wished, for example, for reasons of promoting industry, to allow certain products to enter the province under conditions that the federal government felt unwise, then there would have to be a formal agreement between the two levels of government that would say that the condition of the federal government not to assert its authority was that the provincial government would assume the regulatory responsibility for protecting public safety, and vice versa. That was the entire purpose of section 25 which sets out these agreements.

The Chairman: That is section 25 of the act itself?

Mr. Ellison: Yes.

The Chairman: Is there any problem about constitutional jurisdiction, as between the provincial and federal jurisdiction under the BNA Act?

Mr. Charron: On this matter, Mr. Chairman, you will recall that at the last meeting we talked about the manner in which the act will apply to provincial endeavours, and this will be as

[Traduction]

loi, elles sont en fait assujetties aux règlements sur la sécurité qui sont conçus tout particulièrement pour ce genre de travail?

M. Ellison: Oui, c'est précisément le cas.

Le président: Qu'advient-il de l'alinéa b)?

Le sénateur Bonnell: Avant de passer à l'alinéa b), croyez-vous que lorsqu'on déplace des marchandises dangereuses, on devrait afficher une pancarte interdisant l'accès de ces lieux au public? Si cette pancarte indiquant «marchandises dangereuses» n'est pas affichée, on ne pourra pas interdire l'accès des lieux au public. On parle seulement de «contrôle» et non «d'interdiction».

M. Charron: Monsieur le président, la raison en est que le public peut faire bien des choses et il est concevable qu'il puisse se déplacer sur ces lieux, mais il s'agirait d'un déplacement surveillé qui confinerait les gens à certains endroits à un moment donné, qui les obligerait à le casque de sécurité ou autres, ce sont là en général des dispositions de la loi provinciale sur la sécurité au travail. Si le règlement devait s'appliquer seulement sur les lieux auxquels le public n'a pas accès, nous pourrions alors avoir des problèmes parce qu'en fait, c'est ce qui arrive et l'accès est contrôlé; voilà la raison pour laquelle la loi sur la sécurité est conçue et appliquée.

Nous voulons donc nous assurer que nous exemptons la bonne situation à laquelle s'applique l'autre loi.

Le sénateur Marshall: Pour revenir à la question que j'ai posée, vous avez parlé d'une disposition s'appliquant en Nouvelle-Écosse ou au Québec. Pourrait-il y avoir contradiction entre les règlements de la province et du fédéral? Par exemple, je vais peut-être poser une question bien farfelue, mais une province pourra prétendre avoir besoin de certaines marchandises que le gouvernement fédéral considérera pourtant comme dangereuses; qu'est-ce qui se passe dans ce cas?

M. Ellison: Monsieur le président, à ce propos, nous prévoyons appliquer les dispositions de la loi qui font état d'ententes entre le gouvernement fédéral et les provinces dans ce cas. Je suis certain que si un gouvernement provincial souhaitait par exemple, pour promouvoir une industrie, l'entrée de certains produits dans la province à des conditions que le gouvernement fédéral considérerait comme inacceptables, il faudrait alors conclure une entente officielle entre les deux niveaux de gouvernement, entente qui prévoirait, pour ne rien enlever à l'autorité du gouvernement fédéral, que le gouvernement provincial assume la responsabilité d'établir des règlements pour protéger la sécurité du public et vice versa. C'est là toute la portée de l'article 25 qui prévoit ces ententes.

Le président: L'article 25 de la loi même?

M. Ellison: C'est exact.

Le président: Y a-t-il conflit de compétence entre la province et le gouvernement fédéral aux termes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique?

M. Charron: A ce propos, monsieur le président, vous vous souviendrez que lors de la dernière séance, nous avons discuté des moyens d'appliquer cette loi aux entreprises provinciales et

[Text]

a result of agreements between the provinces and the federal government.

There are indications that, in the case of some of the provinces, there will be provincial legislation that will reflect this legislation in provincial endeavours. In other cases, provincial orders in council will be sufficient to have this legislation apply to provincial endeavours.

This subject is currently being discussed with the provinces, and we are hoping to find out from each province, in a definitive way, the approach that they will take.

There is also provision in the act for unilateral application of the federal legislation to provincial endeavours in certain circumstances. We do not envisage that this would have to be applied, because all 10 provinces have indicated strong support for the application of this legislation to provincial endeavours.

The Chairman: This may be a purely legal question, but has it been ascertained whether any province is prepared to object to the application of any portion of this act to interprovincial matters?

Mr. Ellison: I think the best way to answer that, Mr. Chairman, is to say that in Ontario the Minister of Transport and Communications introduced this past autumn an act entitled *The Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 1980*. His intention in introducing that act was not so much to challenge the constitutional nature of the federal act, but merely to provide a mechanism whereby the officials of the Ministry of Transport and Communications would enforce the federal regulations under provincial legislation through the provincial Attorney General. The understanding was that the province, through the provincial legislation, would introduce the same offences, the same penalties, the same powers of inspection, and the same regulatory standards. The Province of Ontario very carefully limited that legislation to the on-highway movement of dangerous goods, as this is the area where the Minister of Transport and Communications for the Province of Ontario felt most comfortable.

The Chairman: I suppose, by inference, one can conclude that the province is not yielding any jurisdiction in any constitutional sense; rather, it is agreeing to co-operate with the federal government to exercise the provincial jurisdiction in a manner consistent with the wishes of the federal government.

Mr. Charron: That is right, Mr. Chairman. Incidentally, again by inference, the Province of Ontario left all of the other local transportation activities to the federal act, including the transportation of dangerous goods on the Ontario Northland Railway, which is not subject to the Railway Act of Canada. It therefore comes under the federal act pursuant to an agreement between the two levels of government. The Province of Ontario, as a matter of policy, chose to handle the highway transport itself.

Senator Muir: During the last session of the committee on this subject I tried to get a clear understanding of what was a container, what was a bulk carrier, and so on. I am thinking in terms of the transportation of liquefied natural gas, which is a

[Traduction]

ce, grâce aux ententes entre les gouvernements provincial et fédéral.

Nous avons lieu de croire que des lois provinciales seront adoptées pour tenir compte de cette loi dans les entreprises des provinces. Autrement, les décrets des provinces suffiront pour appliquer cette loi aux entreprises provinciales.

La question fait actuellement l'objet de discussions avec les provinces et nous espérons pouvoir déterminer de façon définitive quels moyens chaque province adoptera.

La loi prévoit aussi l'application unilatérale de la loi fédérale aux entreprises provinciales dans certains cas. Nous ne croyons pas que cette disposition doive être appliquée parce que les dix provinces se sont toutes prononcées pour l'application de cette loi aux entreprises provinciales.

Le président: Ma question est peut-être purement de nature juridique, mais a-t-on déterminé si une province pourrait s'opposer à l'application d'une partie de cette loi qui concerne les entreprises interprovinciales?

M. Ellison: Je crois que la meilleure façon de répondre à cette question, monsieur le président, c'est de dire que le ministre des Transports et des Communications de l'Ontario a présenté l'automne dernier une loi intitulée *The Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 1980*. Ce faisant, le ministre se proposait non pas tellement de défier le caractère constitutionnel de la loi fédérale, mais simplement d'offrir un mécanisme par lequel ses fonctionnaires pourraient appliquer les règlements fédéraux en conformité de la loi provinciale, par l'entremise du procureur général de la province. Ce que nous en avons saisi, c'est que la province, grâce à sa loi, pourrait imposer les mêmes pénalités, les mêmes pouvoirs d'inspection et les mêmes normes de réglementation. L'Ontario a pris le soin de limiter l'application de cette loi au transport de marchandises dangereuses sur les autoroutes puisque c'est là un domaine où le ministre des Transports et des Communications de l'Ontario est le plus à l'aise.

Le président: Je suppose que l'on peut conclure que la province ne cède aucune compétence constitutionnelle; plutôt, elle accepte de coopérer avec le gouvernement fédéral pour exercer sa compétence conformément aux désirs du gouvernement fédéral.

M. Charron: C'est exact, monsieur le président. Au fait, une fois de plus par supposition, la province de l'Ontario a totalement laissé à la compétence fédérale toutes les autres questions de transport local, y compris le transport des marchandises dangereuses sur l'Ontario Northland Railway qui n'est pas soumis à la Loi sur les chemins de fer du Canada. Par conséquent, c'est donc la loi fédérale qui s'applique en conformité d'une entente entre les deux gouvernements. La province de l'Ontario a choisi de ne légiférer que sur le transport des marchandises dangereuses sur les autoroutes.

Le sénateur Muir: Au cours de la dernière séance du Comité sur la question, j'ai essayé de me faire expliquer clairement ce qu'était un conteneur, un transporteur en vrac et ainsi de suite. Je pense ici au transport du gaz naturel liquéfié

[Text]

highly explosive substance. Section 3(6) of the act gives the definition of "in bulk" as follows:

(6) For the purposes of subsection (5), "in bulk" means confined only by the permanent structures of a ship or vessel, without intermediate containment or packaging.

We hear a lot of talk about the possibility of the Atlantic region being a distribution point for liquefied natural gas. How would this act apply to the shipment of something like liquefied natural gas, the contained for which would be the ship itself?

Mr. Charron: Where the ship itself is the container, the applicable regulations would be those under the Canada Shipping Act. Those regulations, insofar as the transportation of dangerous goods is concerned, are as stringent as the regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act.

The reason the regulations under the Canada Shipping Act apply is that the design of the vessel is, at the same time, the design of the container, and the Canada Shipping Act is the more appropriate instrument to deal with vessel-design questions. Since the regulations are devised in the same department, although in respect of two different pieces of legislation, they serve a common objective in respect of the transportation of dangerous goods, and either the minister or his parliamentary secretary has indicated that the regulations under one or other of these two pieces of legislation would be equally binding and compatible.

Senator Muir: So, you feel that this would be covered under the Canada Shipping Act?

Mr. Charron: Yes.

Senator Muir: And it would not come under the Transportation of Dangerous Goods Act?

Mr. Charron: That is right.

Senator Muir: Do you feel that the Canada Shipping Act covers that situation adequately?

Mr. Charron: We have indicated to the committee of the other place, Mr. Chairman, that the regulations under the Canada Shipping Act would in fact achieve the same objectives in respect of shipments in bulk of dangerous commodities as the regulations under this act for shipments in ways other than in bulk.

The Chairman: Do those regulations under the Canada Shipping Act now exist?

Mr. Ellison: There are regulations in existence which deal with petroleum tankers and natural gas tankers, which are the subject of Senator Muir's question. There are new regulations being prepared as a result of international agreements which represent a quantum leap in the safety which will be achieved internationally in the design, construction and operation of such bulk carriers as LNG carriers, oil carriers, and those carriers which may be carrying material such as ores from mining operations—materials which very often have self-heat-

[Traduction]

qui est une substance très explosive. Le paragraphe 3(6) de la Loi donne la définition suivante de l'expression «en vrac»;

(6) Pour l'application du paragraphe (5), «en vrac» s'entend du transport des marchandises dangereuses non emballées chargées pêle-mêle à bord du navire transporteur.

Nous avons beaucoup entendu parler de la possibilité que la région de l'Atlantique devienne un centre de distribution du gaz naturel liquéfié. Comment la présente loi pourrait-elle s'appliquer à l'expédition d'une matière comme le gaz naturel liquéfié dont le conteneur serait le navire même?

M. Charron: Lorsque le navire même est le conteneur, les règlements applicables sont ceux qui sont adoptés conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ces règlements, dans la mesure où ils concernent le transport des marchandises dangereuses, sont aussi sévères que les règlements édictés conformément à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

La raison pour laquelle les règlements conformes à la Loi sur la marine marchande du Canada s'appliquent, c'est que la conception du navire est la même que celle du conteneur et la Loi sur la marine marchande du Canada est le moyen le plus approprié pour traiter de ces questions. Comme les règlements sont conçus au même ministère, même s'ils font intervenir deux lois différentes, ils répondent à un objectif commun en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses et ni le ministre ni son secrétaire parlementaire n'ont laissé entendre que les règlements découlant de l'une ou l'autre des lois seraient également exécutoires et compatibles.

Le sénateur Muir: Donc, vous estimez que cette question relèvera de la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. Charron: Oui.

Le sénateur Muir: Et non de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses?

M. Charron: C'est exact.

Le sénateur Muir: Croyez-vous que la Loi sur la marine marchande soit suffisante dans ce cas?

M. Charron: En ce qui concerne l'expédition en vrac de marchandises dangereuses, nous avons signalé au Comité de l'autre endroit, monsieur le président, que les règlements édictés en conformité de la Loi sur la marine marchande du Canada répondraient en fait aux mêmes objectifs que les règlements édictés aux termes de la présente loi pour l'expédition de marchandises autrement qu'en vrac.

Le président: Les règlements en conformité de la Loi sur la marine marchande du Canada existent-ils maintenant?

M. Ellison: Il existe certains règlements sur les pétroliers et les navires transporteurs de gaz naturel qui faisaient l'objet de la question du sénateur Muir. On est actuellement à mettre au point de nouveaux règlements conformément aux ententes internationales, ce qui constitue un saut prodigieux en matière de sécurité, lesquels seront rédigés par tous les pays pour la conception, la construction et l'exploitation de ces transporteurs en vrac comme les transporteurs de GNL, les pétroliers et les transporteurs qui effectuent des expéditions de minerais

[Text]

ing properties which would otherwise put them in the category of dangerous goods.

Senator Muir: The prospect of a large-scale disaster involving an LNG tanker is an horrendous prospect. You are firmly convinced that the regulations under the Canada Shipping Act will take care of any dangerous aspect of the transportation of liquefied natural gas on these tankers.

Still dealing with the transportation of liquefied natural gas, is the ship itself the container, or is the gas contained in one large tank within the ship?

Mr. Charron: The liquefied natural gas transportation vessels are designed as large containers. They are double-hulled.

I would like to indicate, Mr. Chairman, that I am not an expert in shipbuilding. They are double-hulled; nevertheless, the inside hull is as much a part of the ship as the outside hull. In that sense the ship is the container.

Senator Muir: What is the space between hulls in a double-hulled ship?

Mr. Charron: I don't know. I am not an expert.

Mr. Ellison: The greatest difficulty we have, Mr. Chairman, is with the word "container", because a container is traditionally a 20-foot long, eight foot by eight foot cross-section box, which is lifted on and off a ship and on to railway vehicles or highway vehicles for delivery.

Senator Riley: They are called intermodal containers.

Mr. Ellison: That is correct. There are also tank containers which are normally cylindrical shells mounted in a rectangular framework for ease of lifting. If LNG, or any other flammable liquid or gas, were to be contained or to be loaded into one of these intermodal tank containers, they would come under this act, regardless of whether that tank container was being carried on a railway car or on a ship.

But where the product is pumped or loaded directly into a ship so that the product itself comes into contact with the physical structure of the ship itself, then that is considered bulk shipment and that is left up to the Canada Shipping Act.

With respect to LNG, an LNG bulk ship is generally a normal vessel into which has been put an integrally-mounted sphere, perhaps 100 or 150 feet in diameter, in which the gas is contained. That sphere itself is cloaked with upwards of several feet of insulating material. That is then again wrapped in another sphere, and it is that outer sphere which is welded to the ship's ribs and structure.

Whatever those distances are, they are considered by the naval architects of the world to be sufficient to prevent penetration by another ship's bow under collision circumstances.

[Traduction]

ou de matières qui possèdent souvent des propriétés auto-chauffantes qui, autrement, seraient considérées comme des marchandises dangereuses.

Le sénateur Muir: La possibilité d'un désastre sur une grande échelle dans un transporteur de GNL est horrible. Vous êtes totalement convaincu que les règlements adoptés en conformité de la Loi sur la marine marchande du Canada vont couvrir tous les aspects dangereux du transport du gaz naturel liquéfié dans ces pétroliers.

Toujours en ce qui concerne le transport du gaz naturel liquéfié, le bateau lui-même est-il le conteneur ou le gaz est-il contenu dans un grand réservoir lui-même installé dans le navire?

M. Charron: Les navires pour le transport du gaz naturel liquéfié sont conçus comme de grands conteneurs. Ils possèdent une double coque.

J'aimerais signaler, monsieur le président, que je ne suis pas un spécialiste de la construction navale. Les navires possèdent une double coque, mais néanmoins la coque intérieure fait aussi partie du navire tout autant que la coque extérieure. En ce sens, le navire est le conteneur.

Le sénateur Muir: Quel est l'espace entre les coques dans un navire à double coque?

M. Charron: Je ne le sais pas, je ne suis pas un spécialiste.

M. Ellison: La plus grande difficulté que nous avons, monsieur le président, c'est avec le terme «conteneur» parce qu'un conteneur est traditionnellement une caisse de 20 pieds de longueur, 8 pieds sur 8 pieds des deux côtés, que l'on peut déplacer sur un navire et à l'extérieur de celui-ci et ainsi que sur les wagons ou sur les véhicules de livraison sur les autoroutes.

Le sénateur Riley: C'est ce qu'on appelle un conteneur multimodal.

M. Ellison: C'est exact. Il y a aussi des conteneurs-citernes qui sont normalement des coquilles cylindriques montées sur un cadre rectangulaire et faciles à déplacer. Si le GNL, ou tout autre liquide ou gaz inflammable devait entrer dans un conteneur multimodal, il serait soumis à la présente loi, peu importe que ce conteneur soit déplacé par chemin de fer ou par bateau.

Mais lorsque le produit est pompé ou chargé directement dans un navire et qu'il entre en contact avec la structure physique du navire même, on considère alors ce chargement comme une expédition en vrac qui est soumise à la Loi sur la marine marchande du Canada.

En ce qui concerne le GNL, un navire en vrac pour le transport de ce gaz est en général un navire normal dans lequel on a intégré une sphère de peut-être 100 ou 150 pieds de diamètre qui contient le gaz. Cette sphère est couverte de bas en haut de plusieurs pieds de matière isolante, à son tour entourée d'une autre sphère et c'est cette dernière qui est soudée à la nervure et à la structure du bateau.

Quelles que soient ces distances, elles sont considérées par les architectes en construction navale du monde entier comme étant suffisantes pour prévenir la pénétration du liquide s'il y a

[Text]

There is, therefore, little chance that the product will be released.

I know, from documents I have read, that a great deal of international effort is being made to determine exactly these safety features that are designed to safeguard against such kinds of rupture. Those discussions are leading to a new set of regulations dealing with the design and construction of such vessels, all of which is taking place within the Canadian Coast Guard of the Department of Transport.

Senator Muir: The presence of such ships in Canadian territorial waters is no doubt infrequent at the moment. However, if because of oil shortages in the United States, or for whatever reasons, the United States were to go into the large-scale importation of LNG, the number of such vessels in Canadian territorial waters might become quite high. We have seen what can happen in Canadian territorial waters along the east coast just from storms and accidents, or because of mechanical problems or because of human frailty or human failings. If such double-hulled vessels begin to enter our waters in great numbers, what guarantee of safety will we have? You say that they will come under the Canada Shipping Act rather than under this Transportation of Dangerous Goods Act, but how do we know that a ship coming from goodness-knows-where will have been checked? Who is to say these ships will have double hulls and all of the equipment that is necessary to protect our waters from harm? Do you feel that those vessels should be completely exempt from this act and just come under the Canada Shipping Act?

Mr. Charron: According to my understanding, senator, the same people who enforce this act in terms of transportation at sea will also be enforcing the Canada Shipping Act. In the marine mode it is the Canadian Coast Guard who look after the enforcement of the regulations under this act, and they can turn away a vessel and do the various things that need to be done to ensure that, if it is unsafe, it does not endanger life and property in Canadian territory.

Mr. Chairman, it may be that the committee would wish at some point in time to have the administrator of the Canadian Marine Transportation Division of the department and his Coast Guard officials answer some of these questions in more detail.

Senator Muir: With your knowledge and expertise, do you not think that LNG should be a particular case and come under this act as well?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, if I may say so, Senator Muir's concern can be answered by saying that we believe that the sanctions available to the Canadian Coast Guard under the Canada Shipping Act are sufficient. That act can provide for the level of public safety that is desired. There are powers under that act which deal with the turning away of the ship; that is, the prohibition of its entry into Canadian waters. I believe that has in fact occurred in the past.

[Traduction]

collision, surtout lorsque la proue d'un autre bateau en emboutit un autre. Par conséquent, il y a très peu de chances que le produit s'écoule.

Selon les documents que j'ai lus, je sais que l'on déploie de nombreux efforts sur le plan international pour déterminer exactement ces normes de sécurité qui sont conçues pour prévenir ce genre de rupture. Ces discussions vont conduire à l'établissement d'un nouvel ensemble de règlements sur la conception et la construction de ces navires qui seront entièrement confiés à la Garde côtière du ministère des Transports.

Le sénateur Muir: La présence de ces navires dans les eaux territoriales du Canada n'est sans aucun doute pas tellement forte actuellement. Toutefois, si les États-Unis devaient connaître des pénuries de pétrole ou qu'ils dussent, pour d'autres raisons, importer beaucoup de GNL, le nombre de ses navires dans les eaux territoriales du Canada serait assez élevé. Nous avons vu ce qui peut arriver dans ces eaux le long de la côte est simplement à cause de tempêtes, d'accidents, de problèmes mécaniques ou d'erreurs humaines: si ces navires à double coque commencent à entrer dans nos eaux en grand nombre, quelle garantie de sécurité possédons-nous? Vous dites qu'ils seront soumis à la Loi sur la marine marchande du Canada plutôt qu'à la Loi sur les transports des marchandises dangereuses, mais comment pourrions-nous déterminer qu'un navire qui vient de Dieu sait où, aura été vérifié? Qui déterminera que ces navires ont une double coque et qu'ils possèdent tout l'équipement nécessaire pour protéger nos eaux? Croyez-vous que ces navires devraient être totalement exemptés de la présente loi et être soumis seulement à la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. Charron: D'après ce que je comprends, monsieur le sénateur, les mêmes autorités qui vont appliquer la présente loi pour le transport sur mer vont aussi appliquer la Loi sur la marine marchande du Canada. Dans la marine, c'est la garde côtière du Canada qui s'occupe de l'application des règlements en vertu de cette loi, et elle peut refuser un navire, et faire tout ce qui lui semble nécessaire pour qu'en cas de danger, la vie et les propriétés sur le territoire canadien ne soient pas compromises.

Monsieur le président, le Comité voudrait peut-être à une date ultérieure demander à l'administrateur de la Division du transport maritime du Ministère et à ses fonctionnaires de la Garde côtière de répondre de façon plus approfondie à certaines de ces questions.

Le sénateur Muir: Selon votre expérience et vos connaissances, ne pensez-vous pas que le gaz naturel liquéfié devrait être un cas particulier et relever aussi de cette loi?

M. Ellison: Monsieur le président, pour répondre au sénateur Muir, nous estimons que les sanctions dont peut se prévaloir la Garde côtière du Canada en vertu de la loi sur la Marine marchande sont suffisantes. Cette mesure peut assurer le niveau de sécurité publique souhaité. Elle donne le pouvoir de refuser un navire, de lui interdire l'entrée dans les eaux canadiennes. Je crois que cela s'est déjà présenté.

[Text]

There are cases that come under an international agreement that would say that, in order to protect life at sea, sanctuary may be given to a disabled vessel. There are also provisions, under the international agreements, that internationally respected registries of vessels, such as the Lloyd's Register, lead to the certification of vessels, and thus only certain vessels are allowed to enter Canadian waters. They must hold a certificate of inspection by an internationally reputed organization such as Lloyd's. It is not necessarily of a national authority, because, as I believe your question implied, senator, there are certain national authorities that do not always ensure compliance with international standards.

Senator Muir: If a ship that has a double hull strikes a reef, will it be any better off than these old Greek crates and other vessels like them that come under Panamanian registry? We have had experience with oil spills down the east coast, and I have not yet heard what a double hull is. Is there much space between the outer hull and the inner hull? What is the space?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, there are two hulls, one inside the other, and they are kept apart at a rigid distance. The intention is that, if the outer hull is breached, the inner hull will survive the breaching. I imagine it must exceed several feet simply to achieve that purpose.

At the risk of leading you astray, I believe I read somewhere that several years ago Canada was quite successful in the international marine world in leading the argument for double-hulled vessels. I believe the Commissioner of the Coast Guard was the effective instrument in achieving that.

Senator Muir: I presume you gentlemen have had successful discussions with your counterparts in the department who are in charge of the Canada Shipping Act, and you have reached the decision that there is no need for anything to be done under this act with regard to LNG, because that will definitely be taken care of under the Canada Shipping Act, and you are happy with the decision that has been reached.

Mr. Charron: That is correct, Mr. Chairman, because we feel that these regulations will be as rigorous and appropriate as the regulations under the Canada Shipping Act.

Senator Muir: The reason for my question, Mr. Chairman, is that there might be such a base on the Atlantic coast for the transportation to that area of liquefied natural gas. I believe that it will be in Nova Scotia, but in any event, that is another question.

Senator McElman: By way of a supplementary, Mr. Chairman, to the answer given by the witness with respect to double hulls, I may say that it is quite right that Canada has been one of the leading nations in the progress towards improved technology in this field. As a New Brunswicker, I have to add that the leading technology on double hulls has been and is being developed by the Saint John Shipbuilding and Dry Dock Company in New Brunswick. The *Dome* ship, which recently travelled to the Arctic, is one of the prime vessels in the world in that respect.

[Traduction]

Il y a naturellement des cas qui relèvent d'accords internationaux selon lesquels pour protéger la vie en mer il est possible d'accorder refuge à un navire en détresse. Les accords internationaux ont aussi des dispositions selon lesquelles de grands services d'immatriculation de navires, de réputation internationale, comme le registre de Lloyd, font immatriculer des navires, de sorte que certains seulement sont autorisés à entrer dans les eaux canadiennes. Ils doivent détenir un certificat d'inspection délivré par une organisation de grande réputation internationale, comme Lloyd. Il ne s'agit pas nécessairement d'une instance nationale, car comme votre question le laissait entendre sénateur, certaines instances nationales ne respectent pas toujours les normes internationales.

Le sénateur Muir: Si un navire à double coque heurte un récif sera-t-il en meilleure posture que ces vieux rafiots grecs et d'autres navires de ce genre, sous pavillon panaméen? Il y a déjà eu des déversements de pétrole sur la Côte est, et je ne sais pas encore ce qu'est une double coque. Y a-t-il un grand espace entre les deux parois? Quel est-il?

M. Ellison: Monsieur le président, il y a deux coques, l'une recouvrant l'autre et elles sont séparées par un espace fixe. Le principe est qu'en cas de rupture de la coque extérieure l'autre résistera. Pour que cela soit possible, j'imagine que l'espace doit dépasser plusieurs pieds.

Je me permettrais d'ajouter que j'ai lu quelque part qu'il y a plusieurs années le Canada avait eu beaucoup de succès dans le monde maritime international en étant le premier à recommander des navires à double coque. Le commissaire de la Garde côtière était je crois à l'origine de cette initiative.

Le sénateur Muir: Je présume, messieurs, que vous avez eu des discussions fructueuses avec vos homologues du ministère qui sont responsables de la Loi sur la marine marchande et que vous avez décidé qu'il n'y avait rien à faire en vertu de cette loi à propos du gaz naturel liquéfié. Il relève de la Loi sur la marine marchande et vous êtes sans doute satisfaits de la décision à laquelle vous êtes parvenus.

M. Charron: C'est exact, monsieur le président, parce que nous estimons que ces règlements seront aussi stricts et aussi appropriés que les règlements d'application de la Loi sur la marine marchande.

Le sénateur Muir: J'ai posé cette question, monsieur le président, parce qu'on espère qu'il y aura une base sur la côte de l'Atlantique pour le transport de gaz naturel liquéfié à destination de cette région. Elle sera située en Nouvelle-Écosse, me semble-t-il, mais de toute façon c'est là une autre question.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, comme question supplémentaire par rapport à la réponse du témoin au sujet des coques doubles, le Canada a en effet été le premier pays à l'origine des améliorations techniques apportées dans ce domaine. Comme ressortissant du Nouveau-Brunswick, je dois ajouter que la technologie des doubles coques a été et est encore mise au point dans les cales sèches des chantiers de construction de Saint-Jean. Le navire *Dome*, qui s'est récemment rendu dans l'Arctique est l'un des meilleurs navires du monde à cet égard.

[Text]

The Chairman: Thank you, Senator McElman.

If there are no more questions on, or arising out of, paragraph (a) on page 1 of the regulations, may I ask one of you gentlemen what the rationale is for exempting methods of transportation referred to in paragraph (b), namely, "dangerous goods by highway where the goods are being delivered to a purchaser from a retail outlet"? I cannot help but wonder why they would be less dangerous if they were being delivered from a retail outlet to a purchaser than if they were being delivered for any other reason, except from the point of view of quantities, perhaps.

Mr. Ellison: Perhaps I might give an example. Major department stores very often have garden shops. In those garden shops they sell products such as ammonium nitrate fertilizer, which is an oxidizer and comes under class 5 of these regulations. They will sell 20 kilogram bags of this material, which will be properly labelled as an oxidizer, and while we might wish to have transport documentation produced for emergency response purposes when you are moving this ammonium nitrate fertilizer to that major department store in, perhaps, quantities of 1,000, 2,000 or 3,000 kilograms, there would seem to be no point in regulating the delivery of that to your home should you have phoned them and said, "Please send me two bags of fertilizer," because the local delivery service by the department store may well have fertilizer, paints, a refrigerator, clothing, carpets, in the truck as it is delivering these goods from the department store within the city.

The Chairman: What would control the safety aspects of transporting these types of goods, even in small quantities? Are there any provincial rules, for instance, or rules under any federal act?

Mr. Ellison: There would be no control over them, but the reason why the exemption is being suggested is that the very fact that they are normally small quantities—say, one or two bags of such fertilizer—means that the risk attached to it is minimal, since you could yourself go to the store, buy a bag of fertilizer, throw it in the trunk of your car, and then drive home.

The Chairman: What is the dangerous aspect of whatever kind of fertilizer you think might be sold at such a garden shop?

Mr. Ellison: Well, sir, ammonium nitrate fertilizer and kerosene, taken together, constitute a very nice explosive, and farmers have known this for years; so, if you are moving ammonium nitrate fertilizer in large quantities, the transport regulations contained herein would require the segregation of such products from, say, drums of diesel fuel, or paint thinners, or solvents, because if you mix those two products, and there is a fire, the result is a detonation.

The Chairman: Would it be fair to say, then, that perhaps the rationale for eliminating the transporting of such goods in such a way hinges on a balance of safety as against practicality?

Mr. Ellison: Precisely.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, sénateur McElman.

S'il n'y a plus de questions sur a), ou découlant de a), à la première page du règlement, puis-je demander à l'un d'entre vous messieurs, ce qui justifie les exemptions relatives aux moyens de transport mentionnés à l'alinéa b) qui traite des marchandises dangereuses transportées par autoroute et livrées à un acheteur depuis un point de vente au détail. Je ne peux pas m'empêcher de me demander pourquoi elles seraient moins dangereuses de cette façon que si elles étaient livrées pour toute autre raison, à moins peut-être qu'interviennent les quantités.

M. Ellison: Je vous donnerai un exemple. Les principaux grands magasins ont souvent des centres de jardinage. Ils y vendent des produits comme du nitrate d'ammonium, un engrais qui est un oxydant et qui relève de la catégorie 5 de ce règlement. Il se vend en sacs de 20 kilos sur lesquels des étiquettes indiquent bien qu'il s'agit d'oxydant; s'il est vrai que nous souhaiterions que des documents de transport soient produits en cas d'urgence pour le transport de quantités de 1,000, 2,000 ou 3,000 kilos de cet engrais jusqu'au grand magasin, il semblerait inutile de réglementer la livraison de 2 sacs à domicile, car le camion du service local de livraison du grand magasin peut transporter, en circulant en ville, cet engrais, des peintures, un réfrigérateur, des vêtements et des tapis.

Le président: Qu'est-ce qui contrôlerait la sécurité du transport de ce genre de marchandise, même en petites quantités? Y a-t-il des règlements provinciaux ou d'autres découlant d'une loi fédérale?

M. Ellison: Il n'existe pas de contrôle à cet égard, mais la raison pour laquelle l'exemption a été proposée tient justement au fait qu'il s'agit normalement de petites quantités—un ou deux sacs d'engrais—ce qui signifie que les risques sont minimes, puisque le client pourrait se rendre lui-même au magasin acheter un sac du produit, le mettre dans la valise de sa voiture et se rendre ensuite chez lui.

Le président: Quels dangers présentent les engrais vendus dans ces centres de jardinage?

M. Ellison: La combinaison d'un engrais comme le nitrate d'ammonium et du kérosène constitue un mélange explosif, ce que les agriculteurs savent depuis des années; par conséquent, si on transporte des engrais à base de nitrate d'ammonium en grande quantité, les règlements de transport figurant ici exigeraient que ces produits soient séparés des contenants de carburant ou des dissolvants, des peintures ou des solvants, parce que la combinaison de ces deux produits produit un incendie et une explosion.

Le président: Serait-il juste de dire alors que la suppression du transport de ces marchandises selon ces modalités s'est faite en considérant d'une part la sécurité et de l'autre l'aspect pratique?

M. Ellison: Précisément.

[Text]

The Chairman: And on this particular subject you have come down on the side of practicality.

Mr. Ellison: Yes, sir.

The Chairman: As a result of representations from any particular people, or of your own volition?

Mr. Ellison: Well, it was going to be done by us anyway. We had identified this, but the Retail Council of Canada is particularly concerned about this type of situation. As you know, you can go into any of the major department stores and find a variety of products which meet the criteria that we have suggested constitute dangerous goods; nevertheless, when you have a diffuse load rather than a very large aggregate load, the danger just disappears. A fire in perhaps a Simpsons-Sears delivery truck, or one from The Bay or Eaton's, involving a bag of ammonium nitrate fertilizer from the garden centre, is going to be no worse with regard to a fire than a truck that may have a couple of rubber tires in it, or a few cases of paint, or the packing around a sofa, which is made up of flammable plastic materials for cushioning; but if you were to have 5,000 pounds of that ammonium nitrate in the truck, then the firemen might have a great problem dealing with it. The intention was to take these things out which evidence has indicated do not pose a problem, and which for practicality's sake we should ignore.

Senator Bonnell: How do you transport stuff from the manufacturer to the wholesaler, if he is not exempt?

Mr. Ellison: Because they are moving large consignment sizes, they have to provide the documentation to the driver so that he knows he is dealing with 5,000 or 10,000 pounds of oxidizers, and there would have to be placards on the vehicle, so that in the event of an emergency the police and emergency forces know that they are dealing with a significant quantity of oxidizers or corrosives.

Senator Bonnell: And does the same thing apply to the wholesaler?

Mr. Ellison: If the size of the consignment warrants it.

Senator Bonnell: It does not say that.

Mr. Ellison: No, sir. There is no blanket exemption here, but later on there is at least some exemption from documentation, for certain types of products if the consignment size is less than a certain quantity. That would, say, eliminate the distribution from the wholesaler to, let us say, the very small store, but may catch the distribution from the Simpsons-Sears warehouse to the Simpsons-Sears St. Laurent store because of the quantity that would go.

What we are trying to do—and this is an extremely difficult task—is to try to determine the point where we have to say, "That is a safe shipment by the size of the product, but this is not. It is a very difficult point because, obviously, where you say you must have documents and placards on the vehicle, the shipper is immediately subject to an economic penalty. If he is using a for-hire carrier, and he has to declare that he is shipping a dangerous consignment size, then obviously he is not going to get the most favourable freight rates. The insur-

[Traduction]

Le président: Et pour cette question, vous avez donné la préférence à l'aspect pratique.

M. Ellison: Oui, monsieur le président.

Le président: A la suite des instances de certaines personnes ou de votre propre chef?

M. Ellison: De toute façon, l'initiative devait dépendre de nous. Nous avons pris conscience de la chose, mais le Retail Council of Canada se préoccupe particulièrement de ce genre de situation. Comme vous le savez, il est possible de se rendre dans n'importe quel important grand magasin et d'y trouver une diversité de produits qui répondent à la définition de ce qui constitue selon nous des marchandises dangereuses; néanmoins, lorsque la charge est diffuse plutôt que compacte le danger disparaît. Un incendie dans un camion de livraison de Simpson Sears ou Hudson Bay ou de Eaton, où se trouve un sac d'engrais à base de nitrate d'ammonium du centre de jardinage, ne sera pas plus dangereux que l'incendie d'un camion transportant quelques pneus ou quelques caisses de peinture ou du rembourrage de sofas fabriqué de plastique très inflammable, pour les coussins; mais si le camion transportait 5 milles livres de nitrate d'ammonium, les pompiers auraient beaucoup plus de mal à maîtriser l'incendie. Notre intention était de retirer les choses dont il a été prouvé qu'elles ne posent pas de problème et qu'il nous fallait ignorer pour des raisons pratiques.

Le sénateur Bonnell: Comment transporter des marchandises du fabricant au grossiste si elles ne sont pas exemptées?

M. Ellison: Parce qu'ils transportent de grands volumes, les fabricants doivent fournir au chauffeur la documentation, afin qu'il sache qu'il a 5,000 ou 10,000 livres d'oxydant; de plus il doit y avoir des écritaux sur le véhicule afin qu'en cas d'accident la police et les secours sachent, qu'il y a de grandes quantités d'oxydant ou de corrosifs.

Le sénateur Bonnell: La même chose s'applique-t-elle aux grossistes?

M. Ellison: Si le volume de la charge l'exige.

Le sénateur Bonnell: Ce n'est pas ce qui est dit.

M. Ellison: Non, monsieur. Il n'y a pas là d'exemption générale, mais par la suite on prévoit du moins pour certaines catégories de produits une certaine exemption de documentation si les volumes transportés sont inférieurs à un certain plafond. Cela éliminerait, par exemple, la distribution depuis le grossiste au tout petit magasin par exemple, sans toucher le transport des entrepôts de Simpson Sears à leur magasin de Saint-Laurent, en raison des quantités transportées.

Ce que nous essayons de faire, et qui est une tâche extrêmement difficile, est de déterminer ce qui constitue une cargaison sûre, d'après le volume du produit et ce qui ne l'est pas. C'est extrêmement difficile parce qu'évidemment si on dit à l'expéditeur qu'il doit avoir des documents et placer des écritaux sur son véhicule, il risque peut-être d'être pénalisé sur le plan matériel. S'il loue le service de transport et qu'il doive déclarer qu'il expédie un volume dangereux, il n'obtient évidemment pas les taux de fret les plus favorables. Les assurances ont vu

[Text]

ance industry has become interested, so this situation is very difficult and is one which in some cases has to be subjective rather than scientific; but we are trying to look at transport consignment data from Statistics Canada so that we can choose a break point which clearly exempts all of the small shipments which are not posing dangers, and yet catches the big ones which are.

The Chairman: Are there any other questions on paragraph (b) of the regulations?

Senator Muir: I would like a short explanation, although I am sure you have covered it, on the problem of the transportation of propane gas with the big tankers and transport trucks, and also the smaller trucks which do house-to-house deliveries. Are the regulations going to create a great hardship for those people who are involved in that type of business? Even if they do, it is not too important, because if by doing so you are going to save lives, that is most important.

Mr. Ellison: I hope that we will not create great hardship because, by and large, we have to concede that the home delivery of products like propane, which is very common on the more rural areas of the country, has gone forward in the past with a great deal of safety. Of course, we have to recognize that standards have been developed by provincial energy safety branches. I know that New Brunswick does this under labour legislation, under the Pressure Vessels Act which regulates the design and construction of these propane trucks.

Senator Riley: And the cylinders as well?

Mr. Ellison: Yes, the cylinders as well, senator. So we do envisage incorporating these within this general approach, and the provinces have agreed to it.

We have also to concern ourselves—and this, again, is a very difficult situation—with the propane tanks which are very often attached to the front or back of a recreational vehicle. There has been a number of unfortunate incidents involving some of those because they tend to be badly maintained because they are owned by people who use them infrequently, perhaps only once or twice a year; otherwise they sit out. We have to work out an agreement with the provincial agencies to somehow deal with that. It is such a local issue, but it is hard to deal with it at the federal level. We can deal with it at that level with respect to the design of the propane cylinder itself, and also perhaps the filling of the cylinder, but the inspection of these propane cylinders on recreational vehicles may well be something that we would have to leave to the provincial Department of Highways.

Senator Petten: Is it not illegal to carry cylinders on the front or rear of recreational vehicles? Do they not have to be placed inside now or slung underneath? I thought there was some legislation about that. I could be wrong.

Mr. Ellison: I am not aware of that. I know that when I drive around the country, I see some of them.

[Traduction]

là un marché intéressant et cette situation est donc très difficile, et dans certains cas elle doit être subjective plutôt que scientifique; mais nous essayons d'étudier les données de Statistique Canada sur les marchandises transportées pour déterminer une ligne de démarcation nette entre toutes les cargaisons qui ne sont pas dangereuses et les autres, les grandes, qui le sont.

Le président: Y a-t-il d'autres questions sur l'alinéa d) du règlement?

Le sénateur Muir: Je voudrais avoir une brève explication, encore que je sois convaincu que vous ayez couvert le sujet, sur le transport du gaz propane par camion-citerne et par camion et aussi par petits camions allant d'une maison à l'autre. Le règlement va-t-il créer de grandes difficultés pour les personnes travaillant dans ce secteur? Même si c'était le cas, ce ne serait pas trop grave puisqu'il s'agit de sauver des vies.

M. Ellison: J'espère que nous n'allons pas créer de grandes difficultés, parce que dans l'ensemble, nous devons reconnaître que la livraison à domicile de produits comme le propane, qui est très courante dans nos régions les plus agricoles s'est faite dans le passé avec énormément de sécurité. Naturellement, il faut reconnaître que les services provinciaux de sécurité de l'énergie ont mis au point certaines normes. Je sais que le Nouveau-Brunswick œuvre dans ce sens en vertu des lois sur le travail, de la Loi sur les navires pressurisés, qui réglementent la conception de la construction de ces camions de propane.

Le sénateur Riley: Ainsi que des cylindres?

M. Ellison: Oui, en effet, sénateur. Nous envisageons donc de les incorporer dans cette approche générale et les provinces y ont convenu.

Nous devons aussi nous préoccuper, ce qui est encore une situation très difficile, des réservoirs de propane qui sont très souvent fixés à l'avant d'un véhicule non commercial. Il y a eu un grand nombre d'accidents malheureux à cause de cela, parce que naturellement ces cylindres ont commencé à être mal entretenus car leur propriétaire les utilisent rarement, peut-être une ou 2 fois par an; autrement ils sont installés dehors. Nous devons établir un accord avec les organismes provinciaux pour régler cette question. Elle est très locale, et il est très difficile d'en traiter au niveau fédéral. Là, nous pouvons nous intéresser à la conception des cylindres de propane ainsi qu'au plombage de ces derniers, mais l'inspection de ces cylindres sur les véhicules non-commerciaux sera peut-être confié au service provincial des autoroutes.

Le sénateur Petten: N'est-il pas illégal de transporter des cylindres à l'avant ou à l'arrière de véhicules non commerciaux? Ne faut-il pas les placer à l'intérieur ou en dessous du véhicule? Je pensais qu'il y avait des lois à ce sujet, mais je peux me tromper.

M. Ellison: Je ne sais pas. En conduisant sur les routes j'en vois quelques-uns.

[Text]

Senator Petten: You see some of them, but we are told it is illegal.

Senator Muir: Mr. Chairman, what are the regulations with regard to recreational vehicles going through tunnels with those cylinders? I know that in some parts of the world they are turned away; they are not allowed to use those tunnels. Is that under provincial jurisdiction or not? You will have to excuse me for being involved in gas so much, but I was burned badly one time with methane gas, so I am very nosy about gas. I do not want to be close to it when it lets go.

Mr. Ellison: This is an area where regulatory agencies at other levels have done things which have a very desirable objective, but the ramifications have not been followed through. There are a number of tunnels in this country and international bridges that cross the St. Lawrence River where restrictions are placed on such things as dangerous goods, including flammable compressed gases which are not allowed through tunnels, under tunnels or over bridges. They are really attempting to get the tank truck, and yet there is no exemption granted for recreational vehicles. When people drive a vehicle such as a camper-trailer through some of these tunnels, or routinely across bridges between the United States and Canada, they are probably breaking the safety regulations governing the use of those tunnels or bridges. This is one of the most contentious areas we have had to deal with. We have to determine just how far down the range of packaged sizes we go before we cut it off and say, "These are no longer considered dangerous for transportation purposes." Of course, they may still be dangerous, but for transportation purposes we have to cut it off somewhere.

At the moment, we are attempting to leave the question of tunnels out of this, for the simple reason that tunnels are subject to various definitions in the provinces.

Certainly, in the province of British Columbia, where the mountain highways wind around the edges of cliffs, you will find tunnels that are only 20 feet long because they have gone through an outcrop. Is that a tunnel in the same sense as we are talking about a tunnel underneath Montreal Harbour? Were we to say, "Dangerous goods are prohibited in tunnels," we might prohibit something being moved down the Fraser Canyon. We have to allow the kind of local discretion for a provincial Department of Highways to say that one is not a tunnel but the other is. The United States Government has had to face exactly the same problem. Just what is a tunnel? We all know what a tunnel is, but we don't know when a tunnel ceases to be a tunnel, other than just a short hole punched in a rock.

Senator Petten: May I go back to recreational vehicles again for a moment? On a trailer that is towed by a car, tanks are usually mounted on the front of the vehicle that is not self-propelled. I was thinking more of a vehicle that is self-propelled, let us say, a Winnebago—I am using a company name to give you an idea of the type of vehicle I am referring to, and if I say some other brands people may not be familiar with them—where tanks are usually slung under the machine or inside it. They are categorized as Class A vehicles. Is Class

[Traduction]

Le sénateur Petten: Oui, mais on nous dit que c'est illégal.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, quels sont les règlements concernant les véhicules non commerciaux roulant à travers des tunnels avec ces cylindres? Je sais que certains pays leur interdisent l'accès à des tunnels. Est-ce prévu ou non dans les lois provinciales? Je vous demanderais de m'excuser de m'intéresser à ce point au gaz, mais je me suis brûlé sérieusement avec du méthane et je me méfie beaucoup du gaz. Je préfère me trouver très loin en cas d'accident.

M. Ellison: C'est un domaine où les agences de réglementation d'autres niveaux ont agi avec un objectif très souhaitable, mais leurs décisions n'ont pas été appliquées. Il y a de nombreux tunnels dans ce pays et de nombreux ponts internationaux qui permettent de traverser le fleuve Saint-Laurent. À cet égard, des restrictions ont été prévues concernant les marchandises dangereuses comme des gaz comprimés inflammables, qui ne peuvent être transportés dans un tunnel ou sur un pont. Elles essaient réellement de réglementer les camions citerne sans pourtant prévoir d'exceptions pour les véhicules de promenade. Je suis sûr que de nombreuses personnes, qui conduisent une tente-roulotte ou un véhicule analogue et qui traversent des tunnels des ponts entre les États-Unis et le Canada, violent probablement les règlements s'appliquant. C'est un problème que nous devons régler. Nous devons déterminer où nous voulons établir le minimum pour la taille de l'emballage de sorte que ces marchandises ne soient plus jugées dangereuses à des fins de transport. Naturellement, il s'agit encore de marchandises dangereuses, mais à des fins de transport, nous devons prévoir des exceptions.

Pour l'instant, nous n'essayons pas de régler la question des tunnels pour la simple raison qu'elle fait l'objet de définitions différentes selon les provinces.

En Colombie-Britannique, où les routes serpentent les montagnes, vous trouverez certainement des tunnels qui n'ont que 20 pieds de long, en raison d'accidents de terrain. S'agit-il d'un tunnel au même sens que celui du port de Montréal? Si nous devons stipuler que les marchandises dangereuses sont interdites dans les tunnels, vous pouvez tout simplement interdire le transport de marchandises dans le Fraser Canyon. Il faut accorder une certaine marge de manœuvre de façon à ce qu'un ministère provincial des transports puisse déterminer ce qui constitue un tunnel. Le gouvernement américain a dû faire face au même problème. Qu'est-ce qu'un tunnel? Nous savons tous ce qu'est un tunnel, mais nous ne savons pas quand un tunnel cesse d'en être un pour ne devenir qu'un orifice creusé dans le roc.

Le sénateur Petten: Puis-je revenir à la question des véhicules de promenade pendant un instant? Concernant une roulotte tirée par une automobile, les réservoirs se trouvent habituellement à l'avant de la roulotte. Je songeais davantage à un véhicule automoteur; prenons l'exemple d'un Winnebago, j'utilise le nom de la société pour vous donner une idée du véhicule car on ne connaît peut-être pas très bien les autres marques. Dans le cas d'un Winnebago, les réservoirs sont habituellement sous le véhicule ou à l'intérieur du véhicule. Il s'agit de

[Text]

A a provincial or a federal regulation specifying electricity, gas and the whole business, or am I off on a tangent on this?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I would have to beg ignorance of that.

Senator Petten: I am just wondering if there is a regulation here.

Mr. Ellison: Not here. There is an exemption section that says that this does not apply to dangerous goods carried in a permanently affixed tank to a vehicle where those goods are essential to the functioning of the vehicle as a vehicle.

Mr. Charron: That is not the same thing though; that is a gas tank.

Mr. Ellison: It is also the propane fuel tank for a refrigeration unit.

Senator Petten: Thank you very much. I won't belabour the point.

Senator Riley: I think we have gone into this before at some time, but what section or division of Transport regulates the inspection of railway roadbeds?

Mr. Charron: That is done by the Canadian Transport Commission.

Senator Riley: Do they have their own inspectors or do they work through the inspectors of the Department of Transport?

Mr. Charron: My understanding is that the entire question of rail safety is the responsibility of the Canadian Transport Commission, whereas safety in respect of air transportation and marine transportation is the responsibility of the Department of Transport.

But rail, for a number of legislation and historical reasons, is the responsibility of the CTC.

Senator Riley: Given the number of derailments we are experiencing, it would appear that they are not doing a very good job. It seems to me that we should have the inspectors under one head, and that that should be the Department of Transport. Has any thought ever been given to that?

Mr. Charron: Not to my knowledge, senator. We now have before us the report of the CTC Inquiry into the Macgregor derailment, and we will soon have the report respecting the Mississauga derailment. Both of those reports address a number of these questions. The Macgregor derailment report does not focus on any institutional arrangement in terms of who should be responsible for what. Whether or not the report of Mr. Justice Grange will address that question is a matter that we will not discover until we have the report before us.

At this time the Department of Transport does not have the expertise or the capability of dealing with rail safety. Those resources are all with the Canadian Transport Commission, which has a long history of responsibility in this area. The figures on derailments and accidents can be obtained from the CTC.

[Traduction]

véhicules de la Classe A. Cette Classe A fait-elle partie d'un règlement provincial ou fédéral portant sur l'électricité, le gaz ou fais-je fausse route à cet égard?

M. Ellison: Monsieur le président, je dois avouer mon ignorance à cet égard.

Le sénateur Petten: Je me demande s'il y a un règlement.

M. Ellison: Une disposition prévoit une exemption pour les marchandises dangereuses transportées dans un réservoir intégré en permanence au véhicule, lorsque ces marchandises servent à faire fonctionner le véhicule.

M. Charron: Ce n'est cependant pas la même chose, car il s'agit d'un réservoir d'essence.

M. Ellison: Il peut s'agir également d'un réservoir de propane destiné au compartiment de réfrigération.

Le sénateur Petten: Je vous remercie infiniment. Je n'insisterai pas sur ce point.

Le sénateur Riley: A mon avis, nous avons déjà abordé cette question, mais quelle section ou division des transports réglemente l'inspection des plates-formes de la voie ferrée.

M. Charron: C'est la Commission canadienne des transports.

Le sénateur Riley: Dispose-t-elle de ses propres inspecteurs ou fait-elle appel à ceux du ministère des Transports.

M. Charron: Je crois comprendre que la Commission est entièrement responsable de la sécurité ferroviaire, tandis que le ministère des Transports se charge des domaines aériens et maritimes.

Néanmoins, la Commission est responsable du transport ferroviaire pour de nombreuses raisons législatives et historiques.

Le sénateur Riley: Étant donné les nombreux déraillements survenus il semblerait qu'elle ne s'acquitte pas très bien de ses fonctions. Selon moi, les inspecteurs devraient être encadrés uniquement par le ministère des Transports. A-t-on songé à cette éventualité?

M. Charron: Pas à ma connaissance sénateur. Nous disposons du rapport d'enquête de la Commission sur le déraillement de Macgregor; bientôt nous aurons le rapport concernant celui de Mississauga. Ces deux rapports abordent un bon nombre de ces questions. Le rapport sur le dernier déraillement de Macgregor ne détermine pas qui devrait être responsable. Nous saurons si le rapport de M. Grange examinera cette question lorsque nous disposerons du rapport, pas avant.

Actuellement, le ministère des Transports n'est pas en mesure de se charger de la sécurité ferroviaire. C'est la Commission qui est en mesure de s'acquitter de cette tâche, car elle est responsable de ce domaine depuis fort longtemps. Vous pouvez obtenir de la Commission les données concernant les déraillements et les accidents.

[Text]

Senator Riley: Not every derailment is publicized, yet, every derailment presents a potential disaster; isn't that correct?

Mr. Charron: I would think so.

Senator Riley: We only hear about the ones like Mississauga and Macgregor.

Mr. Charron: My understanding is that there is an investigation by the CTC into every derailment. Some of these investigations are fairly straightforward, but there is documentation with the CTC on every derailment that occurs. The committee may wish to focus on these matters with witnesses from the Canadian Transport Commission.

Senator Petten: On that point, don't CN and CP have their own safety people to investigate these occurrences? In the event of a minor occurrence, is it not only the CN or CP employees, as the case may be, who are involved in the investigation, or does the CTC become involved in all occurrences?

Mr. Ellison: One of the CTC commissioners was cross-examined on that point at the Grange Commission of Inquiry, and I believe the answer to your question is that there is a three-or four-level investigation of derailments. In the event of a minor derailment—for example, where a boxcar jumps the track in a marshalling yard—the railway company itself investigates the incident, following which it will submit a report to the CTC. The commission, on the basis of the report, may decide to proceed no further. Depending on the degree of the derailment, the commission may ask for a follow-up report, carried out by the railway company itself, or it may send out an official of its own to make an investigation, or it may decide to hold a full-scale inquiry into the incident.

So, there is a four-tier approach, which deals with very minor incidents to derailments of the magnitude of Mississauga.

The Chairman: Senator Riley, are you finished with your line of questioning?

Senator Riley: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: In that case, might we now move to paragraph (c) on page 1, Part I of the regulations . . .

Senator Muir: I wonder if I might put one question, Mr. Chairman, before we move on?

The Chairman: Yes, certainly.

Senator Muir: In the drafting of this act and the regulations, I am sure the question of the number of derailments occurring in Canada each year was gone into. It seems to me that they are becoming more and more frequent. If I am not mistaken, there was one around Truro the other day.

The Chairman: Yes, about eight miles from Truro.

Senator Muir: Could you provide us with the figures in respect of derailments in Canada for the past 15 years? The figures would presumably indicate whether or not they are on the increase.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Les media ne parlent pas de tous les déraillements. Pourtant chaque déraillement présente un risque de désastre, n'est-ce pas?

M. Charron: Je le penserais.

Le sénateur Riley: Vous n'entendez parler que des déraillements comme ceux de Mississauga et de Macgregor.

M. Charron: Je crois comprendre que la Commission effectue une enquête lors de chaque déraillement. Certaines de ces enquêtes sont passablement simples, mais la Commission rédige des rapports sur chaque déraillement. Le Comité souhaitera peut-être approfondir ces questions en faisant comparaître des représentants de la Commission canadienne des Transports.

Le sénateur Petten: A cet égard, le CN et le CP n'ont-ils pas leur propre personnel chargé d'effectuer une enquête sur ces accidents? S'il s'agit d'un accident peu important, est-ce uniquement ces employés du CN ou du CP, selon le cas, qui effectuent ces enquêtes? Est-ce que la Commission examine tous les accidents.

M. Ellison: Un des commissaires de la Commission a été contre-interrogé à cet égard lors de la Commission d'enquête Grange. Je crois que la réponse à votre question est la suivante: il y a trois ou quatre niveaux d'enquêtes dans le cas d'un déraillement. Dans le cas d'un déraillement peu important, notamment lorsqu'un wagon couvert déraile dans une cour de triage, la société ferroviaire effectue elle-même l'enquête pour ensuite présenter un rapport à la Commission. En se fondant sur ce rapport, la Commission peut clore le dossier ou, selon l'ampleur du déraillement, d'une part elle peut demander un autre rapport qui sera rédigé par la société ferroviaire, ou par un fonctionnaire de la Commission, d'autre part elle peut décider de tenir une enquête exhaustive.

Il y a par conséquent quatre niveaux d'enquêtes: de l'incident mineur au déraillement comme celui de Mississauga.

Le président: Sénateur Riley, avez-vous terminé vos questions?

Le sénateur Riley: Oui, monsieur le président.

Le président: Par conséquent pourrions-nous passer à l'alinéa c), à la page 1, Partie I du règlement . . .

Le sénateur Muir: Monsieur le président, avant de continuer, je me demande si je peux poser une question.

Le président: Certainement.

Le sénateur Muir: Lors de la rédaction de cette loi et du règlement d'application, je suis sûr qu'on a tenu compte du nombre de déraillements annuels au Canada. Il me semble qu'ils sont de plus en plus fréquents. Si je ne fais pas erreur, un déraillement s'est produit près de Truro l'autre jour.

Le président: En effet, c'est arrivé à environ huit milles de Truro.

Le sénateur Muir: Pourriez-vous nous fournir les données concernant les déraillements qui ont eu lieu au Canada au cours des 15 dernières années? Ces données nous indiqueraient fort probablement s'il y a eu augmentation ou diminution.

[Text]

Mr. Ellison: There are two aspects to this, senator: the question of rail safety as rail safety itself, which is the ability of the train to stay on the track, regardless of the commodity being carried; and then the particular safety considerations of the commodity being carried. The former is being left to the Railway Act itself, whereas the latter is being done under the Transportation of Dangerous Goods Act.

I have seen figures presented to show that while the number of derailments that are occurring may be on the increase in an absolute sense, the rate of derailments per million train miles is diminishing. This is a subject of a great deal of debate, but certainly we can obtain the figures for you. We can request the CTC to provide us with an analysis of this. I know there were figures presented to the Mississauga Inquiry on this particular point.

The Chairman: I am sure the committee would appreciate that. The absolute number, however, is not of much help by itself. It has to be related to the volume of traffic.

Could we now move to paragraph 1(c), Part I, on page 1.

Mr. Ellison: This relates to the travelling salesman, Mr. Chairman. While we do not want the travelling salesman to carry a bottle of nitric acid in his briefcase on board an aircraft, we do not see any reason why he should not be able to put it in the trunk of his car, recognizing that, as long as he is driving the vehicle himself, he is going to be well aware of the danger of the product he is carrying. Also, he is not likely to be carrying that much in terms of quantity.

In this particular transport circumstance, we feel it would be as onerous to apply these regulations to him as it would be to apply them to the individual carrying ammonium nitrate fertilizer home in the trunk of his car to fertilize his lawn. So, this, again, is an expedient.

The Chairman: You considered that on the same basis as (b)?

Mr. Ellison: Yes.

The Chairman: Are there any questions on that point?

Senator Bonnell: There are certain dangerous drugs and chemicals, Mr. Chairman, that should not be carried at all. However, so long as it is only a sample, one does not need a permit.

Mr. Ellison: Drugs and the like, Mr. Chairman, are subject to the regulations under the Food and Drugs Act and the Narcotic Control Act, both of which are administered by the Department of National Health and Welfare. There are very rigid prescriptions under those regulations as to who may possess those very dangerous drugs. They would generally not be considered dangerous goods.

Senator Bonnell: What about bacteria?

[Traduction]

M. Ellison: Sénateur, cette question comporte deux aspects: premièrement la sécurité des rails, soit que le train ne déraille pas, quelles que soient les marchandises transportées; deuxièmement, la sécurité des marchandises transportées. La Loi sur les chemins de fer traite du premier aspect tandis que la Loi sur le transport des marchandises dangereuses s'occupe du deuxième aspect.

J'ai lu des chiffres qui démontraient que, même si le nombre de déraillements peut avoir tendance à augmenter, le taux de déraillements par million de milles parcourus diminue. Cette question peut faire l'objet de discussions, mais nous pouvons certainement vous fournir ces chiffres. Nous pouvons demander à la Commission canadienne des transports de vous fournir une analyse. Je sais que ces chiffres ont été soumis à l'enquête sur le déraillement de Mississauga.

Le président: Je suis sûr que le Comité serait heureux d'avoir cette documentation. Le nombre de déraillements ne constitue pas une donnée très utile. Il faut tenir compte du volume de circulation.

Pouvons-nous maintenant passer à l'alinéa 1c), Partie I, à la page 1.

M. Ellison: Il y est question du vendeur itinérant monsieur le président. Nous ne voulons pas que le vendeur itinérant transporte une bouteille d'acide nitrique dans sa serviette lors d'un déplacement en avion, mais nous ne voyons pas pourquoi il ne devrait pas être en mesure de la mettre dans la valise de son automobile car, tant qu'il conduira lui-même son véhicule, il sera conscient du danger du produit qu'il transporte. En outre, il n'en transportera pas vraisemblablement une grande quantité.

Dans ce cas précis, nous sommes d'avis qu'il serait aussi fastidieux d'appliquer ce règlement dans ce cas là que dans celui d'une personne transportant du nitrate d'ammoniac dans le coffre de son automobile afin d'enrichir sa pelouse. Il s'agit encore une fois d'un expédient.

Le président: Vous considérez que cet alinéa est analogue à l'alinéa b).

M. Ellison: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions à cet égard?

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, il y a certaines drogues et produits chimiques dangereux qui ne devraient pas être transportés. Cependant, il n'est pas nécessaire de détenir un permis tant qu'il ne s'agit que d'un échantillon.

M. Ellison: Monsieur le président, les drogues et autres produits analogues, sont assujettis aux règlements d'application de la Loi des aliments et drogues et de la Loi sur les stupéfiants, dont les responsables sont le ministère de la Santé nationale et celui du Bien-être social. Ces règlements prévoient des prescriptions très sévères qui déterminent ceux qui peuvent posséder ces drogues très dangereuses. En règle générale, ces produits ne sont pas considérés comme des marchandises dangereuses.

Le sénateur Bonnell: Qu'advient-il des bactéries?

[Text]

Mr. Ellison: Infectious substances are unlikely to fall within this on the basis that they are not samples carried by the manufacturers' or distributors' representatives.

There may be samples that are being carried by a hospital courier, and they would not be exempted under the terms of paragraph (c). We have had discussions with both the Department of Agriculture, which deals with veterinarians, and the Department of National Health and Welfare, which deals with public health laboratories, to make sure that treatment of infectious materials which are transported is both safe and consistent with accepted medical practices. There are special sections on infectious materials contained in the regulations.

Senator Muir: Mr. Chairman, Senator Bonnell posed some questions along the lines of travelling salesmen carrying dangerous goods. Would this not also apply to medical doctors, or are they allowed to transport anything they want at any time? I believe they carry rather dangerous goods at times.

Mr. Ellison: I suppose it is possible they might have small quantities of sulphuric acid, for instance. Perhaps we should add medical kits in here somewhere. We have been dealing with those directly, though.

Senator Marshall: Mr. Chairman, on a point of order, may I ask how long you intend to continue?

The Chairman: If you wish to suggest a time, senator, I shall certainly ask the committee to consider whether they agree with you.

Senator Marshall: I would suggest 5 o'clock.

The Chairman: Very well. We could stop our questioning at about ten to five in order to allow some time to deal with the business of the committee.

Senator Marshall: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it agreed, members of the committee?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Just returning to the matter at hand, with reference to paragraph (d), in particular may I ask if "emergency services" is defined anywhere so that it would be relatively straightforward to tell whether the section was being transgressed in relation to whether or not it occasioned an emergency?

Mr. Ellison: Actually, Mr. Chairman, the intention is to drop paragraph (d). The emergency services of Canada have said that they see no reason why they should have this exemption. The fire chiefs and police chiefs have said that, if for any reason their vehicles were carrying large quantities of dangerous goods, they can see no reason why they should seek an exemption. It was offered to them without their request, and they turned down the offer.

Senator Muir: Are they the only people who deal with emergencies?

[Traduction]

M. Ellison: Les substances infectieuses n'y seront vraisemblablement pas assujetties parce qu'il ne s'agit pas d'échantillons appartenant aux représentants du fabricant ou du distributeur.

Il peut s'agir d'échantillons transportés par un messenger d'un hôpital et assujettis à l'alinéa c). Nous avons examiné cette question de concert avec le ministère de l'Agriculture, qui est responsable des vétérinaires, ainsi qu'avec le ministère de la Santé qui se charge des laboratoires publics, afin de nous assurer que les substances infectieuses transportées soient manipulées avec sécurité et conformément aux pratiques médicales acceptées. Le règlement contient des dispositions spéciales sur les substances infectieuses.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, le sénateur Bonnell a posé certaines questions sur les vendeurs itinérants qui transportent des marchandises dangereuses. Ces dispositions ne s'appliqueraient-elles pas également aux médecins? Ces derniers peuvent-ils transporter toute substance qu'ils souhaitent? Je crois qu'ils transportent parfois des substances passablement dangereuses.

M. Ellison: Je suppose qu'il est possible qu'ils transportent de petites quantités d'acide sulfurique. Nous pourrions peut-être tenir compte également des trousse de médecins. Nous avons cependant examiné cette question.

Le sénateur Marshall: Monsieur le président, j'aimerais poser une question relative au règlement: pendant combien de temps avez-vous l'intention de poursuivre la séance?

Le président: Si vous voulez fixer une limite, sénateur, je demanderai certainement aux membres du comité s'ils sont d'accords.

Le sénateur Marshall: Je proposerais d'arrêter à 17 heures.

Le président: Très bien. Nous pourrions arrêter de poser des questions à environ 16 h 50 afin de nous permettre de régler les affaires courantes du comité.

Le sénateur Marshall: J'en fais la proposition, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous d'accord, membres du Comité?

Des voix: D'accord.

Le président: Revenons à la question de l'alinéa d). Puis-je demander en particulier si les «services d'urgence» sont définis quelque part, pour qu'il soit relativement facile de dire si on a violé cet article de la loi dans une situation d'urgence?

M. Ellison: En réalité, monsieur le président, nous avons l'intention de supprimer l'alinéa d). Les services d'urgence du Canada ont dit qu'ils ne voient aucune raison d'accorder cette exemption. Les chefs de pompier et de police ont dit que si pour quelque raison que ce soit, ils transportaient de grande quantité de marchandise dangereuses dans leurs véhicules, ils ne voient pas pourquoi ils auraient une exemption. On la leur a offert et ils ont refusé.

Le sénateur Muir: Sont-ils les seuls à s'occuper des urgences?

[Text]

Mr. Ellison: We are thinking of fire trucks, police vehicles and ambulances, which may be carrying compressed gas cylinders or oxygen bottles and things of that nature. They have said that it is just as incumbent upon them to comply with the safety provisions of this act as it is for the other people in society.

Senator Marshall: It might well happen that a provincial ambulance could be transporting to the airport a patient whose life would depend on his catching the airplane. I know of a case where that happened, and they were certainly handling dangerous goods on that occasion.

If some inspector is going to stop them in the middle of the road, this prohibits them from getting on the plane to get to the hospital in Toronto. He might be dead.

Mr. Ellison: The information we have from these people is that they saw no difficulty in complying with the regulations and, in any case, they would be complying with them.

Senator Marshall: Would that have to do with the provincial agency under the Department of Health? Would they have been included in asking for that?

Mr. Ellison: Yes, we have contacted them, as well as the provincial fire marshalls and the provincial attorneys general. So, our intention is to drop this paragraph.

The Chairman: Is there any objection to that?

Senator Bonnell: They talked to the firemen and ambulance drivers. They did not ask the patient about this. The driver does not worry about the oxygen. The patient is just a number to him. In any event, I have no objection.

The Chairman: Let us proceed, then, to the next paragraph. I do not quite understand what sort of things are being referred to there.

Mr. Ellison: If I might give you some examples, they would be compressed air systems for brakes, compressor units for refrigeration equipment, particularly on trucks and railway cars, fuel tanks for vehicles, all of which are subject to initial construction standards and maintenance standards under the Motor Vehicle Safety Act. Other things might include the hydraulic braking systems on aircraft, and they would be subject to the Aeronautics Act. We are trying to suggest that this act and the regulations address themselves only to cargo and not to the gasoline that you would have in your car.

An example is that while we might want to regulate compressed gases, many of the cars that have hatchbacks have a small compressed gas cylinder which is designed to assist one in opening the car. There is a cylinder containing compressed gas, which is a dangerous good, but it is not a cargo or a good in terms of a good moving in commerce, but if someone were shipping 10,000 of those compressed gas cylinders as a cargo, then those products would be subject to the act and the regulations.

[Traduction]

M. Ellison: Nous pensons aux camions de pompiers, aux voitures de police et aux ambulances qui peuvent transporter des cylindres de gaz comprimé, ou des bouteilles d'oxygène ou autre matière semblable. Ils ont dit qu'ils ont la même obligation que les autres personnes de se conformer aux dispositions de la Loi sur la sécurité.

Le sénateur Marshall: Il peut très bien arriver qu'une ambulance provinciale transporte à l'aéroport un patient dont la vie dépend de son arrivée à temps pour être transporté par avion. Je connais une situation où cela s'est produit; or ils transportaient certainement des marchandises dangereuses à cette occasion.

Si un inspecteur doit les arrêter en route, et que cela les empêche d'arriver à temps pour prendre l'avion et se rendre à l'hôpital à Toronto, le patient pourrait mourir.

M. Ellison: Selon les renseignements que nous avons obtenus, ils ne voient aucune difficulté à se conformer aux règlements, et de toute façon, ils s'y conformeraient.

Le sénateur Marshall: Cela aurait-il quelque chose à voir avec l'organisme provincial relevant du ministère de la Santé et du Bien-être social? Auraient-ils été inclus pour cette raison?

M. Ellison: Oui, nous avons communiqué avec eux de même qu'avec les directeurs provinciaux du service des incendies et les procureurs généraux du gouvernement provincial. Par conséquent, nous avons l'intention de supprimer cet alinéa.

Le président: Y a-t-il des objections?

Le sénateur Bonnell: On a parlé aux pompiers et aux chauffeurs d'ambulance. On n'a pas demandé l'avis du patient. Le chauffeur ne se préoccupe pas de l'oxygène. Le patient n'est qu'un numéro pour lui. De toute façon, je n'ai aucune objection.

Le président: Passons alors à l'alinéa suivant. Je ne comprends pas très bien à quoi on y fait allusion.

M. Ellison: Si je vous donnais certains exemples. Il pourrait s'agir de systèmes d'air comprimé des freins, d'une unité de compression pour l'équipement de réfrigération, en particulier pour les camions et les wagons, de réservoirs à essence des véhicules, qui sont tous assujettis à des normes de construction et d'entretien aux termes de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. On pourrait aussi inclure le système de freins hydrauliques sur les avions qui serait assujetti à la Loi sur l'aéronautique. Nous essayons de dire que cette loi et les règlements touchent seulement la cargaison et non l'essence qu'il y a dans la voiture.

Alors qu'il s'agit, par exemple, de réglementer les gaz comprimés, un grand nombre de voitures dotées d'une portière à l'arrière sont équipées d'un petit cylindre de gaz comprimé qui a pour but d'aider à ouvrir, cette portière. Il existe un cylindre de gaz comprimé qui constitue une matière dangereuse en soi, mais il ne s'agit pas d'une cargaison ou d'un produit vendu dans le commerce. Par contre, si l'on expédiait 10,000 de ces cylindres de gaz comprimé comme cargaison, alors ces produits seraient assujettis à la loi et aux règlements.

[Text]

Mr. Charron: Mr. Chairman, If I might add, the important point is that there are other statutes having to do with the design of vehicles that take these things into account. For instance, the location of the gas tank on the car is handled by the Department of Transport, and that department has responsibility for safety of the design of the car.

The Chairman: Thank you. Are there any other questions on this paragraph?

Senator Sherwood: Mr. Chairman, I suspect that the same would apply to shock absorbers on automobiles, because they operate on a compressed air basis. Is it the same with an aerosol container?

Mr. Ellison: No, sir. An aerosol container is one specifically designed to discharge the contents through an aerosol valve at the top of the unit. A shock absorber is designed to retain its contents. Unfortunately, they do leak out every now and then and we have to replace them.

An example of a piece of motor vehicle equipment which is not subject to this exemption is the battery, because that is not permanently attached. It is mounted in a screw-on bracket so you can take it out. So, an automobile battery could be subject to this act. Indeed, there are provisions that under certain circumstances, where automobiles may be moved on aircraft, the battery has to be removed. That leads us into the very contentious side issue of batteries on electric wheelchairs.

The Chairman: Why is that? I suppose you are saying that the battery is dangerous?

Mr. Ellison: It is actually the electrolyte in the battery. Of course, handicapped people unfortunately have to have electric wheelchairs. If they are flying somewhere, there is a severe corrosion risk from a battery that may be of a spillable type. Sometimes the only way one can put wheelchairs into a DC-9 is on their side, because there is not sufficient room in the cargo compartment to firmly place the battery in an upright position. So, the battery has to be taken out and somehow safely stored. There are problems in doing that.

I could occupy you for upwards of an hour on this one question, but I can assure you that it is an extremely contentious issue, and it is before the Minister of Transport at the moment, as is the question of facilitating movement of handicapped persons. I do not think we have the obvious solution to it.

The Chairman: I can appreciate that.

Mr. Ellison: We have had cases of aircraft being very severely corroded as a result of battery acid leaking out of the batteries. Air Canada and CP Air are both facing problems of this nature.

Coming back to our infamous retail distribution problem, northern residents sometimes order things known as snowmobile batteries out of mail order catalogues. They go into a mail bag, go by rail to Churchill, and the mail bag is thrown on to

[Traduction]

M. Charron: Monsieur le président, puis-je souligner qu'il existe d'autres lois traitant des modèles de véhicules qui tiennent compte de ces aspects. Par exemple, l'endroit où est situé le réservoir à essence dans la voiture relève du ministère des Transports qui a la responsabilité de s'assurer que le modèle de voiture est sécuritaire.

Le président: Merci. Y a-t-il d'autres questions au sujet de cet alinéa?

Le sénateur Sherwood: Monsieur le président, je suppose que les mêmes règlements s'appliquent aux amortisseurs des automobiles, parce qu'ils fonctionnent à air comprimé. Est-ce la même chose pour le contenant aérosol?

M. Ellison: Non, monsieur. Un contenant aérosol est conçu précisément pour vaporiser le contenu au moyen d'une soupape sur le dessus. Les amortisseurs sont conçus pour retenir leur contenu. Malheureusement il arrive parfois qu'il y ait des fuites et que nous devions les remplacer.

Un exemple d'une pièce de véhicule moteur non assujettie à cette exemption est la batterie, parce qu'elle ne fait pas partie intégrante du moteur. Elle est vissée et peut être enlevée. Ainsi, une batterie d'automobile peut être assujettie à cette loi. Évidemment, il y a des dispositions prévoyant certaines circonstances où des automobiles doivent être transportées par avion, mais alors la batterie doit être enlevée. Ceci nous amène à la question très controversée, des batteries des fauteuils roulants électriques.

Le président: De quoi s'agit-il? Je suppose que vous dites que la batterie est dangereuse?

M. Ellison: En fait, il s'agit de l'électrolyte de la batterie. Il est évident que les handicapés doivent malheureusement faire usage d'un fauteuil roulant électrique. S'ils doivent voyager par avion, il y a un grand risque de corrosion de la batterie dont le liquide peut se répandre. Il arrive parfois que le seul moyen de placer un fauteuil roulant dans un DC-9 est de le coucher sur le côté parce qu'il n'y a pas suffisamment d'espace dans la soute à bagage pour placer solidement la batterie dans une position debout. Par conséquent, la batterie doit être enlevée et placée dans un endroit sûr. Mais cela cause certains problèmes.

Je pourrais vous entretenir de cette question pendant plus d'une heure, mais je peux vous assurer que c'est une question très controversée; le ministre des Transports l'étudie actuellement ainsi que la question de faciliter le déplacement des personnes handicapées. Je ne crois pas que nous ayons trouvé une solution—c'est-à-dire une solution évidente.

Le président: Je peux comprendre cela.

M. Ellison: Nous avons eu des cas où des avions ont subi une sérieuse corrosion par suite de l'écoulement de l'acide des batteries. Air Canada et CP Air font face à des problèmes de ce genre.

Pour en revenir à notre problème de distribution au détail, les résidents du Nord commandent parfois par catalogue des batteries pour leur motoneige. Celles-ci sont expédiées dans les sacs de courrier, par chemin de fer jusqu'à Churchill et de là

[Text]

an aircraft. You know the way mail bags are handled; they may end up upright or upside down.

We have had problems with aircraft being severely corroded, and it takes a lot of time to track down the corrosion within the skin of the aircraft or frame of the aircraft. When one does this to a Boeing 737 or DC-9, the airline companies may spend thousands of dollars repairing an aircraft because somebody sent a battery somewhere by mail. We are now holding discussions with the Post Office and with the Retail Council to overcome these problems.

Senator Muir: Apart from the corrosion effect, is it not correct that batteries also explode on occasion? I have known people who have received injuries to their eyes because of this.

Mr. Ellison: There are two occasions when batteries explode. Sometimes under arduous use conditions you will get an excess of hydrogen. If the vents in the top of the battery become plugged, this can lead to excessive pressure in the battery and will rupture the case.

The other example is the lithium battery. This was used at one time for the search and rescue signalling device in an aircraft. Some early lithium batteries did generate excessive pressure, and there were a couple of cases where the battery actually exploded and physically punctured the aircraft, with bad results. Under a provision of the Aeronautics Act, they were prohibited. Of course, there you have a trade-off between a battery which is the only one which can survive low temperature conditions and still give a good source of power, at minus 40 and 50 degrees Celsius, versus something which is and can be inherently dangerous. There has been a tremendous amount of research on these lithium batteries to find a way of overcoming this.

The Chairman: There is one point I would like to ask about, if I may. I received on my desk today a document from the Minister of Transport which was released on December 8, 1980, referring to the appointment of six dangerous goods inspectors. In part, it reads:

Six Transport Canada inspectors specializing in air shipment of dangerous goods have been appointed to these newly-created positions . . .

The appointments were made possible through the Transportation of Dangerous Goods Act, recently proclaimed by Governor-in-Council . . .

I am just wondering what is going to guide these inspectors until regulations are finally in force.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, there are certain provisions of the act that are operative even without the regulations—for example, the ability of an inspector to seize goods where he believes there is real and imminent danger to public safety, regardless of whether there are regulations. The ability to investigate an accident is there. The air transport administration, anticipating the need for inspectors, started, I believe, a year ago, to formulate its inspection policy and establish these positions and staff them. This was perhaps a little earlier than

[Traduction]

les sacs de courrier sont envoyés par avion. Or, vous savez comment sont manipulés les sacs de courrier. Ils peuvent tout aussi bien être à l'endroit ou à l'envers.

Nous avons eu des problèmes de corrosion grave sur les avions, et cela exige beaucoup de temps pour déceler la corrosion dans la paroi ou à l'intérieur de la cellule de l'avion. Pour accomplir ce travail sur un Boeing 737 ou un DC-9, les compagnies aériennes doivent dépenser des milliers de dollars pour réparer l'avion, seulement parce que quelqu'un a envoyé une batterie par le courrier. Nous avons actuellement des entretiens à ce sujet avec le Bureau de poste et avec le conseil de vente au détail afin de résoudre ces problèmes.

Le sénateur Muir: Mis à part les effets de la corrosion, n'est-il pas juste de dire que parfois les batteries peuvent aussi exploser? J'ai connu des gens qui ont été blessés aux yeux des suites d'une telle explosion?

M. Ellison: Les batteries peuvent exploser en deux occasions. Il arrive parfois dans certaines conditions qu'il y a un excès d'hydrogène. Si les ouvertures sur le dessus de la batterie sont bouchées cela peut causer un excès de pression dans la batterie et rompre le contenant.

L'autre exemple est la batterie au lithium. Cette batterie a évidemment été utilisée à un moment donné pour les dispositifs de signalisation dans les avions pour la recherche et le sauvetage. Les premières batteries au lithium produisaient une pression excessive et ont dans certains cas explosé et perforé l'avion, ce qui a entraîné des résultats assez fâcheux. Elles ont été interdites en vertu d'une disposition de la Loi sur l'aéronautique. Il y a évidemment ici le choix entre une batterie qui est la seule à pouvoir soutenir des températures très basses, comme -40 et -50 degrés celsius, et fournir une bonne source de pouvoir, par rapport à une autre qui est dangereuse en soi. Il y a eu beaucoup de recherches effectuées sur ces batteries au lithium afin de trouver un moyen de résoudre ce problème.

Le président: Il y a une question que j'aimerais poser, si vous me le permettez. J'ai reçu aujourd'hui un document du ministre des Transports qui a été publié le 8 décembre 1980 au sujet de la nomination de six inspecteurs pour les marchandises dangereuses. Ce document dit en partie:

Six inspecteurs de Transport Canada spécialisés dans l'expédition de marchandises dangereuses par avion ont été nommés à ces postes nouvellement créés . . .

Ces nominations ont été possibles en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, récemment proclamée par le Gouverneur en conseil . . .

Je me demande quelles directives ces inspecteurs suivront-ils d'ici ce que les règlements soient finalement en vigueur.

M. Ellison: Monsieur le président, il y a certaines dispositions de la loi qui sont opérantes même sans les règlements, par exemple, le pouvoir d'un inspecteur de saisir des marchandises qu'il croit être un danger réel et imminent pour la sécurité publique, qu'il y ait ou non de règlements. Elles lui confèrent aussi le pouvoir d'enquêter lorsqu'il y a un accident. L'administration du transport par avion, prévoyant la nécessité d'engager de nouveaux inspecteurs, a commencé, il y a un an je crois, à formuler une politique d'inspection, à créer des postes et à les

[Text]

one might normally expect, but certainly in anticipation that the regulations would be in place in the near future.

The Chairman: Thank you, very much. Then I take it that the fact that these regulations require some considerable further time before they are implemented will not hamper the work of these gentlemen.

Mr. Ellison: No, sir. One of their functions is to provide training for other civil aviation inspectors, to start to establish contact with the shippers of goods by air transport, and also to become familiar with the air carriers in their regions. There is therefore a lot of ground work that they can and will be covering over the next six months or so.

The Chairman: I think it might meet the wishes of the committee if I were to thank these two learned and distinguished gentlemen for their help, and to say that if they wish to be excused, we will be glad to meet their wishes, but if they wish to stay they are welcome to do so. We do not know at the moment when we will be extending to you another invitation, but it looks to me as if, in view of the volume of work before us, we will be seeing a lot of one another. I want to thank you, in any event, for helping us today, and extend to you the season's greetings. We will be in touch with you, through Mrs. Pritchard, no doubt long before we return ourselves.

The committee adjourned.

[Traduction]

doter. Ceci s'est produit peut-être un peu plus tôt que l'on aurait normalement cru, mais certainement avec l'espoir que les règlements seraient en vigueur dans un avenir rapproché.

Le président: Je vous remercie. J'en conclus alors, étant donné que ces règlements exigent beaucoup de temps avant leur mise en vigueur, que cela ne nuira pas au travail de ces inspecteurs.

M. Ellison: Non, monsieur. Une de leurs fonctions est de former d'autres inspecteurs de l'aviation civile, de commencer à établir des contacts avec les expéditeurs de marchandises par avion et aussi de se familiariser avec les transporteurs par air de leur région. Il y a donc beaucoup de travail à accomplir au cours des prochains six mois.

Le président: Je crois répondre aux désirs des membres du Comité en remerciant nos deux distingués invités pour l'aide qu'ils nous ont apportée et de leur dire que s'ils désirent être excusés, il nous fera plaisir d'acquiescer à leur demande. S'ils désirent rester, ils sont les bienvenus. Nous ne savons pas en ce moment quand nous pourrions vous inviter de nouveau, mais j'ai l'impression, étant donné le volume de travail que nous avons, que nous nous rencontrerons souvent. Je vous remercie, de toute façon, d'avoir bien voulu nous aider aujourd'hui, et vous offre mes meilleurs vœux. Nous communiquerons avec vous par l'intermédiaire de Mme Pritchard, sans doute longtemps avant que nous revenions nous-mêmes.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

Du ministère des Transports:

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la coordination;

M. T. Duncan Ellison, directeur, transport des marchandises dangereuses.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman
The Honourable GEORGE I. SMITH

Thursday, January 22, 1981

Issue No. 7

Third Proceedings respecting:

The examination of the subject-
matter of the *Transportation of
Dangerous Goods Act*, Chapter 36,
Statutes of Canada, 1980

WITNESSES:

(See back cover)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le jeudi 22 janvier 1981

Fascicule n° 7

Troisième fascicule concernant:

L'étude de la teneur de la
*Loi sur le transport des
marchandises dangereuses*,
chapitre 36, Statuts du Canada, 1980

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Tuesday, October 21st, 1980:

“The Honourable Senator Smith moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, and any regulations that may be made thereunder.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 21 octobre 1980:

«L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, et tout règlement y afférent, et à en faire rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 22, 1981
(10)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Bell, Charbonneau, Denis, Muir, Rowe and Smith. (7)

In attendance: From the Department of Transport: Mr. Michel Sastre, Senior Adviser, Legislation and Regulations, Transportation of Dangerous Goods; and Miss Judith Code, Assistant to the Senior Adviser, Transportation of Dangerous Goods. Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses:

Mr. Pierre Préfontaine, Secretary, The CSL Group Inc.;

Mr. Georges H. Robichon, Legal Counsel;

Mr. Michel Pelletier, Vice-president, Special Markets, Voyageur Entreprises Ltd.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 21st, 1980, proceeded with its study of the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Mr. Préfontaine made an opening statement.

The witnesses and Mr. Sastre answered questions put to them by Members of the Committee.

At 11:40 a.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

At 12:05 p.m., the Committee adjourned until Thursday, January 29, 1981.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 JANVIER 1981
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bell, Charbonneau, Denis, Muir, Rowe et Smith. (7)

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. Michel Sastre, conseiller principal, Législation et règlements, Transport des marchandises dangereuses; et M^{lle} Judith Code, adjointe du conseiller principal, Transport des marchandises dangereuses. M. Jack Silverstone, chercheuse, Bibliothèque du Parlement.

Témoins:

M. Pierre Préfontaine, secrétaire, Le Groupe CSL Inc.;

M. Georges H. Robichon, conseiller juridique;

M. Michel Pelletier, vice-président, Marchés spéciaux, les Entreprises Voyageur Limitée.

Le Comité, conformément à son Ordre de renvoi du 21 octobre 1980, entreprend son étude de la teneur de la loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

M. Préfontaine fait une déclaration préliminaire.

Les témoins et M. Sastre répondent aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

A 11 h 40, les témoins se retirent et le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

A 12 h 5, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 29 janvier 1981.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, January 22, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to study the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Senator George I. Smith (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Members of the committee, I see a quorum and I therefore call the meeting to order. Before calling on our witnesses, I should like to introduce Mr. Michel Sastre, Senior Adviser, Legislations and Regulations, Transport of Dangerous Goods, Transport Canada, who is with us this morning and I would call on him to introduce the young lady who is accompanying him and who is, I understand, going to be with the committee throughout its deliberations. On behalf of the committee, I would welcome both of them and I would now ask Mr. Sastre to say a few words.

Mr. Michel Sastre, Senior Adviser, Legislation and Regulations, Transport of Dangerous Goods, Transport Canada: Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. I would introduce to you Miss Judith Code who is the Assistant Senior Adviser, and my assistant in the Department of Dangerous Goods Branch, Transport Canada.

The Chairman: Thank you very much. Would you please stand up, Miss Code, so we can all see who you are.

I should now like to introduce our first witness, Mr. Pierre Préfontaine, Secretary of the CSL Group Inc. who will make an opening presentation. I would call upon him to introduce his colleagues this morning.

Mr. Pierre Préfontaine, Secretary, the CSL Group Inc.: I would like to introduce Mr. Michel Pelletier, who is the Vice-president, Special Markets, Voyageur Enterprises Ltd. This morning he will answer any questions pertaining more specifically to our operations, especially in the transportation of parcels by bus. I should also like to introduce Mr. Georges Robichon, a lawyer who assisted us in the preparation of the brief. He will answer any legal questions you may wish to ask.

We are pleased to have the opportunity this morning to present our views on what is now the Transportation of Dangerous Goods Act. I should like to tell you briefly what the CSL group is all about. The CSL group manages and administers the assets of Power Corporation in the field of transportation and, as such, is involved in trucking through Kingsway Transports Limited which itself operates a small package delivery service called "Kourier" from coast to coast. We also operate Voyageur Enterprises Limited which carries passengers and parcels in Ontario and Quebec. We are involved in Maritime transportation through Canada Steamship Lines; and we have a general cargo division which is affected by the provisions of the act. Finally, we are involved in Pool Car Forwarding which is consolidating freight in Montreal and Toronto and shipping it west by train through SSF Distribution.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 22 janvier 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier la teneur de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada de 1980.

Le sénateur George I. Smith (président) occupe le fauteuil.

Le président: Messieurs les membres du comité, je vois que nous avons quorum et je déclare donc la séance ouverte. Avant de donner la parole à nos témoins, je voudrais vous présenter M. Michel Sastre, conseiller supérieur, Législation et réglementation, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada, qui est ici ce matin. Je lui demanderais de nous présenter la jeune femme qui l'accompagne et qui, me dit-on, assistera à toutes les délibérations du comité. Au nom du comité, je leur souhaite la bienvenue. Monsieur Sastre.

M. Michel Sastre, conseiller supérieur, Législation et règlements, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada: Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. Je vous présente M^{lle} Judith Code qui est l'adjointe du conseiller supérieur et mon assistante à la Division des marchandises dangereuses de Transports Canada.

Le président: Merci beaucoup. Veuillez vous lever, mademoiselle Code, pour que tous puissent vous reconnaître.

Je vous présente maintenant notre premier témoin d'aujourd'hui, M. Pierre Préfontaine, secrétaire de CSL Group Inc. qui fera une déclaration préliminaire. Je lui demanderais de nous présenter ses collègues.

M. Pierre Préfontaine, secrétaire, Le Groupe CSL Inc.: Je vous présente M. Michel Pelletier, qui est vice-président, marchés spéciaux, des Entreprises Voyageur Ltées. Il répondra ce matin à toutes les questions portant sur nos opérations, notamment en matière de transport de colis par autobus. Je vous présente aussi M. Georges Robichon, avocat, qui nous a aidé à rédiger notre mémoire. Il répondra à toutes vos questions de nature juridique.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion, ce matin, d'exposer nos vues sur un texte qui est maintenant la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Je voudrais d'abord vous expliquer brièvement ce qu'est le CSL Group Inc. Ce groupe dirige et administre les biens de la société Power Corporation dans le domaine du transport et s'occupe donc à ce titre de camionnage par l'entremise de la société Kingsway Transports Limited qui exploite elle-même, d'un océan à l'autre, une petite entreprise de livraison de colis portant le nom de «Kourier». Nous exploitons également les Entreprises Voyageur Ltées, qui assurent le transport de passagers et de colis en Ontario et au Québec. Nous nous occupons par ailleurs de transport maritime par l'entremise de la Canada Steamship Lines et avons un service de cargos qui est touché par les dispositions de la loi. Nous assurons aussi le transit de marchandises, opération qui consiste à les réunir par wagons de groupage, à Montréal et à Toronto, et à les expédier vers l'Ouest par distribution SSF.

[Text]

We are somewhat concerned about the impact of the act, and the main point we want to make this morning is that we would like to ensure that the liabilities are spread fairly among the various actors involved in the transportation cycle. We must realize that in transportation the carrier is only one aspect of the whole movement. We only intervene once the goods are packed and ready to go. The shipper is the one who does the packaging, not the trucking industry. On occasion the shipper even performs the loading and we just attach our tractor and move along. It is important, therefore, that those who perform a certain duty in the chain have the corresponding liability for what they do.

The first thing we want to address this morning is the definition of "dangerous goods" under section 2 where it is provided that:

"dangerous goods" means any product, substance or organism included by its nature or by the regulations in any of the classes listed in the schedule;"

To us, this creates serious uncertainty as to the scope of the act. We are not in the chemistry field and there are great risks that carriers will be caught after the fact. In other words, a certain commodity may not be listed in the regulations but, for some reason or another, it is dangerous and an accident happens, and, once the accident has happened, it is then that the carriers find out they were carrying something dangerous.

If we add to that the broad directive power provided by section 28, the definition becomes even broader. This is why we suggest in our brief that section 23 should be strengthened to impose on manufacturers and producers of dangerous goods a duty to report to the minister any new dangerous commodity that they possess in order that it may be included in the regulation rather than simply having a catch-all provision where anything that is dangerous is automatically included.

We are also concerned about the defence given to carriers and contained in section 8 of the act where it is provided:

"8. No person is guilty of an offence under this Act if he establishes that he took all reasonable measures to comply with this Act and the regulations."

We submit that because we have to rely on the shipper for a great part of the operation, this defence may not be sufficient to enable us to operate in the circumstances.

We are also concerned about section 11 where it is provided that an officer can be convicted of an offence whether or not the corporation has been prosecuted or convicted. In that respect we feel that although the intent is good, the real intent is to catch the directing mind of the corporation. It would certainly be more logical that both the corporation and the officers be convicted. We feel that if the corporation is not sued or is not guilty, it is difficult to understand why the officers should be any more guilty or should face any penalty under the law.

I turn now to section 18 which deals with the recovery of clean-up costs and establishes a joint and several liability.

[Traduction]

Nous nous inquiétons un peu de certaines répercussions éventuelles de la loi. Notre préoccupation principale ce matin est de nous assurer que les responsabilités sont également réparties entre les divers acteurs qui participent à la longue chaîne des transports. Il faut se rendre compte que le transporteur n'est qu'un des maillons de cette chaîne. Nous n'intervenons en effet qu'une fois les marchandises emballées et prêtes à être expédiées. C'est l'expéditeur qui les emballe et non les camionneurs. Il arrive parfois que l'expéditeur s'occupe du chargement et nous n'avons alors qu'à attacher notre tracteur et à rouler. Il est par conséquent important que chacun de ceux qui exécutent une des fonctions dans une série soit tenu responsable de ce qu'ils fait.

Le premier point que nous désirons soulever ce matin est la définition des «marchandises dangereuses» proposée à l'article 2:

«marchandises dangereuses» produits, matières ou organismes compris dans les classes énumérées à l'annexe soit par la nature, soit en vertu des règlements».

Cette définition ne précise pas clairement, à notre avis, la portée de la loi. Nous ne sommes pas en chimie et il y a fort à parier que les transporteurs seront pris après coup. Je veux dire qu'un produit peut ne pas figurer dans les règlements tout en étant, pour une raison ou une autre, dangereux, mais les transporteurs ne découvrent qu'ils transportaient un produit dangereux qu'en cas d'accident et seulement dans ce cas.

Et cette définition a une portée encore plus grande si nous tenons compte des larges pouvoirs accordés en vertu de l'article 28. C'est pour cette raison que, dans notre mémoire, nous suggérons que l'article 23 soit rendu plus contraignant et impose aux fabricants et producteurs de marchandises dangereuses l'obligation de rapporter au ministre tout nouveau produit dangereux qu'ils pourraient posséder pour qu'il soit ajouté au règlement. Cela vaudrait mieux que d'avoir une disposition fourre-tout prévoyant l'inscription automatique des matières dangereuses.

Nous nous posons également des questions à propos de la protection qui est accordée aux transporteurs à l'article 8 de la loi:

«8. Peut se disculper d'une infraction prévue au paragraphe 6(1) celui qui établit qu'il a agi de bonne foi et qu'il a pris toutes précautions raisonnables pour assurer l'observation de la présente loi et de ses règlements.»

Étant donné que nous devons nous en remettre à l'expéditeur à bien des égards, cette protection ne sera peut-être pas suffisante, selon nous, pour nous permettre d'opérer dans ces conditions.

L'article 11 nous inquiète également. Il prévoit qu'un dirigeant peut être accusé d'une infraction, que sa société ait ou non été poursuivie ou déclarée coupable. Il nous semble que, malgré sa bonne intention, cette disposition cherche à atteindre la tête de la société. Il serait certainement plus logique que la société et ses dirigeants soient déclarés coupables. Si elle n'est ni poursuivie ni déclarée coupable, il est difficile de comprendre pourquoi les dirigeants le seraient ou devraient être passibles d'une quelconque peine prévue par la loi.

Je passe maintenant à l'article 18 qui traite du recouvrement des frais de nettoyage, et qui établit une responsabilité con-

[Text]

What that means, in effect, is that if you have, for example, three defendants, any one of the three can be condemned to pay the full cost of clean up.

Senator Bell: What section was that again?

Mr. Préfontaine: Section 18. We are requesting that the liability be apportioned to the degree of fault. To illustrate the point, it is conceivable that a bus driver or truck driver might be 5 per cent at fault, but because of the provisions of the act, the enterprise will be 100 per cent liable. Section 18(2) creates a presumption of fault against the defendant. We feel that the minister has all the power, in section 20 for example, to hold an inquiry to determine what the facts are. Therefore, there is no real need for the minister to have such a shift in the liability. He probably would be better served if both parties were on an equal footing.

Mr. Chairman, this briefly summarizes the various points we raised in our brief. As I said earlier, Mr. Pelletier, Mr. Robichon and myself are prepared to answer your questions.

The Chairman: Thank you, Sir.

Are there any questions?

Senator Denis: I have one question to ask. In section 18 the defendant is presumed guilty?

Mr. Préfontaine: Oui, présomption.

Senator Denis: That is the opposite of the position taken in criminal law.

Mr. Préfontaine: That is right.

Senator Denis: In criminal law, a man is presumed innocent until proven guilty, yet here you have the opposite situation. The onus is on the defendant. The onus is not on the plaintiff. Do you not think that that creates a dangerous situation? I believe it is dangerous as far as the law is concerned. Before the courts, there might be confusion.

A man in business of the transport of goods should be treated just like any other citizen. In other businesses, a man is presumed innocent until proven guilty. I do not see any reason for this going against the ordinary rules of criminal law.

The Chairman: Do any of you wish to reply to that?

Mr. Georges H. Robichon, Legal Counsel, Honeywell, Wotherspoon: The only concern we have is in the case of a carrier being involved in an accident and the accident not being the carrier's fault. He may have played only a minor role in the accident, yet, as we understand this section, regardless of how much he contributed to the accident, he may be liable under this act, because he is a carrier and subject to the act, to pay the full cost.

From the point of view of civil law, he might be found to have played a minor role in the negligence, but because he is covered by this act, he would be responsible for 100 per cent of the clean-up costs. I think this seems to be an unwarranted

[Traduction]

jointe et solidaire. Cela signifie en réalité que si vous vous trouvez, par exemple, en présence de trois défendeurs, l'un d'eux peut être condamné à payer tout le coût du nettoyage.

Le sénateur Bell: Voulez-vous me répéter le numéro de l'article?

M. Préfontaine: Article 18. Nous demandons que la responsabilité soit proportionnelle à la faute. A titre d'exemple, il est concevable qu'un conducteur d'autobus ou de camion puisse être fautif à 5 p. 100 mais, par suite des dispositions de la loi, l'entreprise sera 100 p. 100 responsable. Le paragraphe 18(2) crée une présomption de faute contre le défendeur. Nous sommes d'avis que le ministre a tous les pouvoirs, à l'article 20 par exemple, d'ouvrir une enquête pour déterminer les faits. En conséquence, le ministre n'a vraiment pas besoin d'un tel transfert de responsabilité. Il serait probablement préférable pour lui que les deux parties se trouvent sur un pied d'égalité.

Monsieur le président, cela résume brièvement les divers points que nous avons soulevés dans notre mémoire. Comme je l'ai déjà dit, M. Pelletier, M. Robichon et moi-même, sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci monsieur.

Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Denis: J'ai une question à poser. A l'article 18 le défendeur est-il présumé coupable?

M. Préfontaine: Oui, présomption.

Le sénateur Denis: Cette position est l'opposé de celle adoptée en droit criminel.

M. Préfontaine: C'est exact.

Le sénateur Denis: En droit criminel, un individu est présumé innocent jusqu'à preuve de sa culpabilité, néanmoins vous avez ici la situation opposée. Le fardeau de la preuve incombe au défendeur et non au plaignant. Ne pensez-vous pas que cela contribue à créer une situation dangereuse? Je crois qu'elle est dangereuse en ce qui concerne la loi. Devant les tribunaux, il peut y avoir confusion.

Un individu qui s'occupe du transport de marchandises doit être traité comme n'importe quel autre citoyen. Dans un autre métier, un particulier est présumé innocent, jusqu'à preuve de sa culpabilité. Je ne vois aucune raison pour que l'on aille à l'encontre des règles ordinaires du droit criminel.

Le président: Quelqu'un désire-t-il répondre à cette remarque?

M. Georges H. Robichon, conseiller juridique, Honeywell, Wotherspoon: La seule chose qui nous préoccupe est le cas d'un transporteur qui est impliqué dans un accident, alors qu'il n'est pas fautif. Il peut n'avoir joué qu'un rôle mineur dans l'accident et, cependant, d'après cet article, quelle que soit sa responsabilité dans l'accident, il peut être tenu responsable en vertu de cette loi, parce qu'il est transporteur, et être condamné à payer la totalité des frais.

Du point de vue du droit civil, il pourrait être considéré comme n'ayant joué qu'un rôle mineur dans la négligence mais, parce qu'il tombe sous le coup de la présente loi, il serait responsable de 100 p. 100 des frais de nettoyage. Je pense que

[Text]

liability imposed on carriers. If the accident involved a carrier covered by this act and a private car not covered by this act, then it would appear that the liability would fall on the carrier, regardless of the fact that the car caused the accident.

Senator Denis: As a matter of fact, from the start of the procedure he is considered guilty, contrary to the law as it now stands. If one does wrong in some other field, that person is considered innocent until proven guilty. I cannot see why a transportation company should not be given the same privileges as are given to the rest of the citizens of the country.

Mr. Préfontaine: I see your point, Senator, in that carriers are experts in their field and are expected to have a heavier burden because of that. The fact of the matter is that carriers are experts in transportation, but not in dangerous goods. We have to rely heavily on the shipper to make sure that he tells us that such goods are dangerous, that the proper documentations are affixed to the packages, and so forth. Otherwise, there is little we can do.

On the one hand I tend to agree with you, because there are many factors involved. However, we feel that we cannot assume more than the normal liability. The minister has all the powers in the act to conduct an investigation to determine the facts. Therefore, why create a presumption against the defendant?

Senator Denis: Do you not think it would be sufficient to permit an investigation when there is reason to believe that dangerous goods are involved in an accident? If an investigation is allowed because there is speculation that there might be dangerous goods involved, do you not think that that would cover the safety aspect of it? Do you not think it is enough to have the right to open a parcel? Do you have to say to the enterprise: "You are guilty; prove you are not guilty."

Mr. Préfontaine: That is the problem. That is our whole point. Because the minister has the power to investigate the matter, we see no need to add to those powers by giving him the benefit of placing the burden of proof on the carrier.

Senator Denis: If the presumption is that dangerous goods are involved, the carrier is not responsible up until then. The presumption gives the right to investigate and then make the accusation. Normally this takes place for other businesses.

Mr. Chairman: Have you any comments to add to this, Mr. Sastre?

Mr. Sastre: Mr. Chairman, this comes in line with a number of other pieces of legislation which deal more clearly with the general good and safety of the public, whereby an entrepreneur who stands to gain financially from handling materials which may endanger the public good would have, automatical-

[Traduction]

cela semble être une responsabilité injustifiée imposée aux transporteurs. Si un accident impliquait un transporteur visé par la présente loi et une voiture privée qui ne l'est pas, il semblerait que la responsabilité incomberait au transporteur, sans tenir compte du fait que c'est la voiture privée qui a causé l'accident.

Le sénateur Denis: En fait, dès le début de la procédure, il est considéré coupable, contrairement à la position actuelle adoptée dans la loi. Si une personne commet une infraction dans un autre domaine, elle est considérée innocente jusqu'à preuve du contraire. Je ne vois pas pourquoi il ne faut pas accorder à une société de transport les mêmes privilèges qu'au reste des citoyens du pays.

M. Préfontaine: Je vois ce que vous voulez dire, sénateur, c'est que les transporteurs sont des experts dans leur domaine et que, partant, l'on s'attend à ce qu'ils supportent une charge plus lourde. Le fait est que les transporteurs sont des experts dans le domaine du transport, mais pas dans celui des marchandises dangereuses. Nous devons fortement compter sur l'expéditeur pour nous prévenir que ces marchandises sont dangereuses, que les avertissements appropriés sont fixés aux emballages, etc. Dans le cas contraire, nous ne pouvons pas faire grand chose.

D'une part, j'ai tendance à être d'accord avec vous, parce que de nombreux facteurs sont impliqués. Toutefois, nous pensons que nous ne pouvons assumer plus que la responsabilité normale. Dans la loi, le ministre a tous les pouvoirs de conduire une enquête pour déterminer les faits. En conséquence, pourquoi créer une présomption contre le défendeur?

Le sénateur Denis: Ne pensez-vous pas qu'il serait suffisant d'autoriser une enquête, lorsqu'il y a des raisons de croire que des marchandises dangereuses sont impliquées dans un accident? Si nous autorisons une enquête, parce que nous soupçonnons que des marchandises dangereuses pourraient être impliquées, ne pensez-vous pas que cela couvrirait l'aspect sécuritaire? Ne pensez-vous pas qu'il suffit d'avoir le droit d'ouvrir un colis? Faut-il dire à l'entreprise: «Vous êtes coupable, prouvez que vous ne l'êtes pas».

M. Préfontaine: Voilà le problème et toute la question. Étant donné que le ministre a le pouvoir d'enquêter sur l'affaire, nous ne voyons pas la nécessité d'augmenter ses pouvoirs, en lui donnant l'avantage d'imposer le fardeau de la preuve au transporteur.

Le sénateur Denis: Si l'on soupçonne que des marchandises dangereuses sont impliquées, le transporteur n'est, jusque-là, pas responsable. La présomption donne le droit d'enquêter et de formuler ensuite l'accusation. Normalement cela se produit pour les autres entreprises.

Le président: M. Sastre, avez-vous des remarques à ajouter?

M. Sastre: Monsieur le président, cela est conforme à un certain nombre d'autres lois qui traitent plus clairement de la sécurité du public, et en vertu desquelles un entrepreneur qui retire des avantages financiers de la manutention de matériaux qui peuvent mettre en danger la sécurité du public doit auto-

[Text]

ly, to face the fact that he engages his own responsibility in this respect.

This is directly tied into the defence section, which says that no person is guilty of an offence if he establishes that he takes all reasonable measures to comply with the regulations. This is in line with judgments issued from the courts of Canada during the past two or three years.

The shipper must make a declaration in respect of the contents of the package or container being shipped. As well, the shipper must affix any necessary safety marks. The carrier must be advised as to the material being offered for transport. The shipper must know what it is he is carrying. So, the onus in this case would be on the shipper, not on the carrier.

Under subsection 18(4) of the act, the liability of the person found liable or responsible is not limited in any way vis-à-vis any claim that person may have against any person who played a part, major or minor.

The Chairman: Does that help at all?

Senator Denis: Are you saying that the shipper should be aware of the contents of the package or parcel offered for transport?

Mr. Sastre: The "should" would apply to the shipper, senator.

Senator Denis: Do you mean to say that the carrier should open every container?

Mr. Sastre: No, senator. What I am saying is that the act imposes a responsibility on the shipper to declare to the carrier what it is that is being offered for transport. Therefore, the shipper has an obligation to inform the carrier as to the goods being offered for transport.

Senator Rowe: Is that something new?

Mr. Sastre: It is new, senator, inasmuch as up to this point most of the legislation placed the liability on the carrier. No other act permitted the courts to go back to the person offering the goods for transport.

Senator Rowe: It sounds incredible to me that a shipper could offer a package for transport to a carrier and not have to tell the carrier what was in the package. You are saying there was no obligation in that regard on the part of the shipper?

Mr. Sastre: That is correct, senator.

Senator Muir: Will the knowledge of the contents come to the carrier by way of labelling, or how will the shipper advise the carrier as to the contents, and what is to prevent the shipper from telling a carrier that he is transporting jellybeans when in fact it is dynamite? What happens in that case?

Mr. Sastre: It will be done in several ways, senator, one being the shipping documents. The shipping documents will have to carry the shipper's name, as well as the number assigned to the commodity being transported. As well, all

[Traduction]

matiquement faire face au fait qu'il engage sa propre responsabilité à cet égard.

Cela ressort directement de l'article concernant la défense, qui précise que nul n'est coupable d'une infraction s'il prouve qu'il prend toutes les mesures raisonnables pour se conformer aux règlements. Cela cadre avec les jugements prononcés par les tribunaux du Canada, au cours des deux ou trois dernières années.

L'expéditeur doit faire une déclaration au sujet du contenu de l'emballage ou du conteneur expédié. Il doit également apposer toutes les marques de sécurité nécessaires. Le transporteur doit être informé quant aux matériaux qu'on lui confie. L'expéditeur doit savoir ce qu'il transporte. Il en résulte donc que le fardeau de la preuve, dans ce cas, incomberait à l'expéditeur et non au transporteur.

En vertu du paragraphe 18(4) de la loi, la responsabilité de la personne trouvée responsable n'est en aucune façon limitée en ce qui concerne toute réclamation que cette personne pourrait formuler contre une autre ayant joué un rôle majeur ou mineur.

Le président: Cela est-il de quelque utilité?

Le sénateur Denis: Êtes-vous en train de dire que l'expéditeur doit connaître le contenu de l'emballage ou du colis donné à transporter?

M. Sastre: Le «doit» devrait s'appliquer à l'expéditeur, sénateur.

Le sénateur Denis: Voulez-vous dire que le transporteur doit ouvrir chaque conteneur?

M. Sastre: Non sénateur. Je dis que c'est la loi qui impose à l'expéditeur la responsabilité de déclarer au transporteur la nature de la chose à transporter. En conséquence, l'expéditeur est tenu d'informer le transporteur de la nature des marchandises dont il demande le transport.

Le sénateur Rowe: Cette disposition est-elle nouvelle?

M. Sastre: Elle l'est, sénateur, dans la mesure où, jusqu'ici, la plus grande partie de la législation imputait la responsabilité au transporteur. Aucune autre loi ne permettait aux tribunaux de l'imputer à celui qui demandait le transport des marchandises.

Le sénateur Rowe: Il me semble incroyable qu'un expéditeur puisse donner un colis à transporter, sans être tenu de déclarer au transporteur ce qu'il contient. Vous dites qu'il n'y avait, à cet égard, aucune obligation de la part de l'expéditeur?

M. Sastre: C'est exact sénateur.

Le sénateur Muir: Le transporteur est-il informé du contenu par un étiquetage, sinon, comment l'expéditeur informait-il le transporteur du contenu et qu'est-ce qui l'empêchait de lui dire qu'il transportait de la gelée de haricots, alors qu'il s'agissait de dynamite? Qu'advient-il dans ce cas?

M. Sastre: Ce sera fait de plusieurs façons, sénateur, dont l'une est les documents d'expédition. Ces derniers doivent porter le nom de l'expéditeur, ainsi que le numéro attribué à la denrée transportée. De même, tous les emballages et colis

[Text]

packages and parcels will have to contain a label or placard, and the same applies to a container or vehicle.

In the case of trucks, for example, it is quite often the case that the shipper does the loading, requesting that the carrier take on the actual haulage. In that instance, it would be up to the shipper to affix the proper placards showing the class of goods in accordance with the schedules, as well as the commodity number. The commodity number would be affixed to the trailer or the container.

The Chairman: Assuming the shipper does load the vehicle omits to mention the contents of one particular package, which package turns out to contain dangerous goods which ultimately cause damage, what liability will there be on the carrier in order to establish a defence under subsection 18(2)? Does the carrier have to open every parcel to determine that they are correctly labelled, or can he assume that the shipper has not only correctly labelled the parcels but has properly described every one on the label?

Mr. Sastre: We could not possibly hold the carrier responsible in that kind of circumstance, Mr. Chairman. If, for example, a container contained several packages, he would have to open each and every package. It would be totally unrealistic to place such a burden on the carrier.

It is not an offence to carry something which has not been declared, but it is an offence to offer for transport to the carrier something which has not been declared as a dangerous commodity.

The Chairman: Subsection 18(2) has to do with civil proceedings, I should think, in respect of the recovery of damages, rather than an offence.

Can the carrier comply with the presumption set out in subsection 18(2) simply by saying that he accepted the loaded vehicle as represented and drove it away?

Mr. Sastre: If I may draw an analogy, Mr. Chairman, if an individual accepts delivery of a car in good faith but that car turns out to have an inherent defect resulting in an accident, that individual would not be held liable. The courts have so ruled. In that circumstance, the driver would not even be found as a contributor to the accident. It is simply a case of the car having an inherent defect.

In this case, the fault would not be assessed simply because the accident happened while the goods were in the hands of the carrier. Rather, it is simply a case that the carrier accepted, in good faith, a document which showed no dangerous commodities. If it in fact turns out that there was a dangerous commodity, the carrier cannot be held responsible.

Senator Denis: Why should he be presumed guilty, then?

Mr. Sastre: Nothing in this act says that the carrier is presumed to be guilty, senator.

[Traduction]

doivent porter une étiquette ou une affiche et la même chose s'applique à un conteneur ou à un véhicule.

Dans le cas des camions par exemple, il est très fréquent que l'expéditeur s'occupe du chargement et demande au transporteur de voir au transport. Dans ce cas, il incomberait à l'expéditeur d'apposer les affiches convenables indiquant la catégorie de marchandise, conformément aux listes, ainsi que le numéro de la marchandise. Ce dernier doit être fixé à la remorque ou au conteneur.

Le président: Supposons que l'expéditeur qui charge le camion omette de mentionner le contenu d'un colis qui, de fait, contient des marchandises dangereuses qui causent éventuellement des dommages, quelle responsabilité le transporteur assumera-t-il, au moment d'établir une défense en application du paragraphe 18(2)? Le transporteur doit-il ouvrir tous les colis afin de déterminer s'ils ont été correctement étiquetés ou peut-il présumer que l'expéditeur a non seulement étiqueté correctement les colis, mais en a fait une description exacte sur l'étiquette?

M. Sastre: Nous ne pourrions peut-être pas tenir le transporteur responsable dans ces circonstances, monsieur le président. Si, par exemple, un conteneur renfermait plusieurs colis, le transporteur serait tenu de les ouvrir tous. Il ne serait pas raisonnable du tout d'exiger cela d'un transporteur.

Le fait de transporter quelque chose qui n'a pas été déclaré ne constitue pas une infraction mais, la vérité est toute autre lorsque l'on confie à un transporteur quelque chose qui n'a pas été déclaré comme étant un produit dangereux.

Le président: Le paragraphe 18(2) traite, à mon avis, des poursuites civiles, plus précisément du recouvrement des dommages et non de l'infraction.

Le transporteur peut-il répondre à la présomption énoncée au paragraphe 18(2) en disant simplement qu'il a accepté le véhicule chargé tel qu'il lui avait été présenté et n'avait posé aucune autre question?

M. Sastre: Permettez-moi une analogie, monsieur le président. Si quelqu'un, en toute bonne foi, prend livraison d'une voiture qui manifeste éventuellement un défaut de fabrication qui cause un accident, il ne serait pas tenu responsable. Les tribunaux en ont ainsi décidé. Le conducteur ne serait même pas, dans ce cas, considéré comme ayant contribué à l'accident. Il y avait, tout simplement, dans la voiture, un défaut de fabrication.

Dans ce cas-ci, la faute ne serait pas déterminée, uniquement parce que l'accident s'est produit quand les marchandises étaient entre les mains du transporteur. Le transporteur n'a fait qu'accepter, en toute bonne foi, un document où il n'était pas question de produits dangereux. Si l'on découvre l'existence de produits dangereux, le transporteur ne peut être alors tenu responsable.

Le sénateur Denis: Pourquoi devrait-on alors le présumer coupable?

M. Sastre: Rien dans cette loi, sénateur, ne stipule que le transporteur est présumé coupable.

[Text]

Senator Denis: If it is unrealistic, as you say, to have the carrier open every parcel or every container, how can you then start by saying he is guilty?

Mr. Sastre: Section 18 (2) does not address itself to carriers, but to anyone who handles for transport, offers for transport or transports.

Senator Denis: Including the carrier, the shipper and the agents. It includes everybody that could be responsible.

Mr. Sastre: I agree. However, by concentrating at this time on the carrier we are being diverted from the fact that it concerns anyone who is involved from the moment those goods are packaged for the purpose of transport. Of course only the courts will decide. But the obvious thing is that the man who has not fulfilled his part, according to the law, which, in this case, would be the shipper, would be the one who would be presumed guilty.

Senator Denis: Whoever it may be, you begin by presuming that he is guilty instead of giving him the right to an investigation. If after investigation you decide that he is guilty, you can take action in the court. Then the defendant has the opportunity of pleading guilty or not guilty. To do otherwise, is the opposite of what happens usually. This could give the impression that there are two kinds of laws in Canada. There is a law for the shippers and the carriers, and a law for someone who commits a crime, who is accused of theft, for instance. When someone is accused of theft, he is innocent until found guilty, but that is not the case here.

Mr. Sastre: Mr. Chairman, I will not give you examples of other pieces of legislation in this country which have been drafted on the same principle. However—

Senator Denis: It is not a question of whether those principles are right or wrong, and it has nothing to do with other pieces of legislation. If other pieces of legislation are wrong, it is no excuse for continuing to follow wrong principles here.

Mr. Sastre: We will take note of that, Mr. Chairman, if we may.

The Chairman: I think probably Senator Denis will find a good deal of sympathy with his point of view. There is in the minds of some senators, including my own, an apprehension that the more of these changes and presumptions one accepts in legislation, the more danger there is of this presumption in favour of the Crown creeping through all our laws. Consequently, whenever I see it—no matter what you may be dealing with—I tend to think here is one more step in the wrong direction. I suspect that is the point Senator Denis has made and made very well. You realize, of course, this is now law and to change the presumption would require an amendment, but I trust you will take careful note of the objection and pass it on.

Mr. Sastre: Certainly.

[Traduction]

Le sénateur Denis: Si, comme vous le dites, il est déraisonnable d'exiger du transporteur d'ouvrir tous les colis ou tous les conteneurs, comment pouvez-vous, tout d'abord, le déclarer coupable?

M. Sastre: Le paragraphe 18(2) ne s'applique pas uniquement aux transporteurs mais à quiconque manipule aux fins de transport, offre de transporter ou transporte.

Le sénateur Denis: Y compris le transporteur, l'expéditeur et les agents. Y compris toute personne qui pourrait être responsable.

M. Sastre: J'en conviens. Toutefois, en nous arrêtant pour l'instant sur le transporteur, nous oublions que nous nous adressons à quiconque est en cause, à partir du moment où ces marchandises sont emballées pour être transportées. Naturellement, seuls les tribunaux en décideront. Ce qui est important ici, c'est que celui qui ne s'est pas conformé à la loi, ici, l'expéditeur, serait présumé coupable.

Le sénateur Denis: Peu importe qui cela peut être, vous commencez en présumant qu'il est coupable, au lieu de lui accorder le droit à une enquête. Si après enquête, vous décidez qu'il est coupable, il vous est alors possible d'intenter des poursuites, et au prévenu, de plaider coupable ou non coupable. Agir autrement, c'est aller à l'encontre de ce qui se produit habituellement. On pourrait ainsi laisser croire qu'il existe au Canada deux genres de lois: une pour les expéditeurs et les transporteurs et l'autre pour celui qui commet un délit, un vol, par exemple. Celui qui est accusé de vol est innocent tant qu'il n'a pas été déclaré coupable. Il n'en est pas ainsi ici.

M. Sastre: Monsieur le président, je ne vous donnerai pas d'exemple d'autres mesures législatives canadiennes, qui ont été rédigées de la même façon. Toutefois—

Le sénateur Denis: Il ne s'agit pas de savoir si ces principes sont bons ou mauvais et ce point n'a rien à voir avec d'autres mesures législatives. Si d'autres mesures législatives sont fautives, ce n'est pas une excuse pour souscrire ici à des principes erronés.

M. Sastre: Nous en prendrons note monsieur le président, avec votre permission.

Le président: Je crois que beaucoup d'entre nous partagent le point de vue de l'honorable sénateur Denis. Certains sénateurs, y compris moi-même, craignent que si l'on accepte trop de ces changements, ces présomptions dans les textes de loi, on risque qu'il s'insinue dans toutes nos lois une présomption en faveur de la Couronne. Ainsi, toutes les fois que je la rencontre—peu importe le sujet traité—j'ai tendance à croire qu'on s'engage encore plus avant dans la mauvaise direction. Je suppose que c'est ce qu'entendait le sénateur Denis qui a très bien su dégager ce point. Vous vous rendez naturellement compte qu'il s'agit maintenant d'une loi et que cette présomption ne peut être altérée sans qu'une modification soit apportée. J'ose croire que vous prendrez bonne note de l'objection et que vous en ferez part à vos collègues.

M. Sastre: Assurément.

[Text]

Senator Muir: Mr. Chairman, coming back to the point I was making earlier, supposing through improper invoicing, this is purely hypothetical, on labelling, probably not done deliberately, but in error, some corrosive material creates a problem for shippers when transporting these goods, who decides the blame? You said in one of your statements it is the responsibility of the shipper to say to the transporter what is in the carton or package.

Supposing there is an accident with disastrous consequences, who decides the issue then? Does it go to the court where it may take one month or six months or a year to come to a conclusion?

Mr. Sastre: In a case like this where rather serious consequences follow an incident, I would hardly believe that the guilt could be assessed, or should be assessed, by anyone but the courts.

Senator Muir: That is contrary to what you were telling Senator Denis until you decided you would have a look at it.

Mr. Sastre: It is to an extent, senator, but, I suppose the court would also look at that section of the act.

The Chairman: Do you know if this matter is dealt with anywhere in the regulations?

Mr. Sastre: The regulations at this time are being drafted and reviewed.

The Chairman: Yes, but we have your rather substantial volume of draft regulations, which were given to us by the department, with the emphasis that they were simply a draft. Do you know whether, within this volume of draft regulations, this matter we are now discussing is mentioned or dealt with in any way?

Mr. Sastre: I do not believe it is in this draft. At the present time we have put the regulations into the legal review process with departmental legal people, so I would rather not comment on the regulations at this time.

The Chairman: I suppose the draft regulations are of considerable importance to the committee, whatever stage they may be at. Since they are put into a draft, which is being further considered, I would be inclined to think the committee might want to know what is in them. After all, it is much better for the committee to have an opportunity to pass an opinion before they become the final version.

Senator Muir: It would be in order, wouldn't it?

The Chairman: While I can understand a certain reluctance to get involved in it too far, I think it should be understood that the committee considers part of its responsibility the necessity of examining the draft at a time when its views might have some impact before finalization.

Senator Bell: Mr. Chairman, further to that, since the bill was passed without the regulations, I think that is very important.

[Traduction]

Le sénateur Muir: Monsieur le président, permettez-moi de revenir à la question dont je parlais plus tôt. Supposons qu'en raison d'une erreur probablement involontaire de facturation ou d'étiquetage, et des matières corrosives causent un problème aux expéditeurs, en cours de transport, qui imputera le blâme? Vous avez dit, à un certain moment, que l'expéditeur est tenu de révéler au transporteur ce que contient le carton ou le colis.

Supposons qu'un accident ait des conséquences désastreuses; qui décide alors de l'issue de la question? La cause est-elle portée devant un tribunal, là où il faudra peut-être attendre un mois, six mois ou même un an avant d'être jugée?

M. Sastre: Dans un cas comme celui-ci, où un accident est suivi de conséquences plutôt graves, c'est au juge qu'il reviendra, je crois, d'établir la culpabilité.

Le sénateur Muir: C'est contraire à ce que vous disiez au sénateur Denis, jusqu'à ce que vous consentiez à étudier la question.

M. Sastre: Ça l'est dans une certaine mesure, sénateur, mais je suppose que le tribunal jetterait également un coup d'œil à cet article de la loi.

Le président: Savez-vous si cette question est traitée dans le règlement?

M. Sastre: Le règlement en est pour l'instant aux étapes de la rédaction et de la révision.

Le président: Oui, mais nous avons entre les mains une assez grande quantité de projets de règlements, que votre ministère nous a remis en insistant sur le fait qu'il s'agissait de simples projets. Savez-vous si, dans ce projet de règlement, cette question est mentionnée ou traitée de quelque façon?

M. Sastre: Je ne crois pas qu'il en soit fait mention dans ce projet de règlement. Pour l'instant, les règlements font l'objet d'une révision juridique par les responsables du ministère; je préférerais, pour l'instant, ne pas faire d'observation sur les règlements.

Le président: Je suppose que les projets de règlements sont très importants pour le Comité, peu importe l'étape à laquelle ils peuvent se trouver. Puisqu'ils sont maintenant à l'état de projets, et que nous les étudierons par la suite, j'aurais tendance à penser que les membres du Comité pourraient manifester le désir d'en connaître le contenu. Après tout, il est de beaucoup préférable que le Comité puisse exprimer une opinion avant que ces règlements ne soient adoptés dans leur version finale.

Le sénateur Muir: Ne serait-ce pas normal?

Le président: Je puis comprendre une certaine hésitation à pousser trop loin l'étude, mais il faut comprendre, je crois, qu'il incombe au Comité d'étudier le projet de règlement pendant que ses opinions peuvent avoir un certain effet sur la version finale, avant son adoption.

Le sénateur Bell: D'autant plus, monsieur le président, que le projet de loi a été adopté sans les règlements.

[Text]

The Chairman: Thank you.

Senator Rowe: Before we leave that point, I was intrigued—and this is just a matter of curiosity—with a phrase in section 18(2) that I have never seen before—“a balance of probabilities.” Perhaps some of our legal friends could tell us whether it is accepted legal phraseology or just a new term?

The Chairman: I would endeavour to explain it if we did not have some experts here to do it.

Mr. Sastre: If I may point out, Mr. Chairman, I am not a lawyer, and even if I were, it would be a pleasure to hear your explanation.

The Chairman: There are a variety of burdens of proof in the law depending on what it is you are trying to prove. For instance, in a criminal case it is proof beyond a reasonable doubt which many judges define as moral certainty and other judges define some other way. Really it is a degree of proof where the listener is convinced that whatever is attempted to be proved has, in fact, been proved, so there is no real doubt about it.

A balance of probabilities, however, is another degree of proof, usually used in civil matters, where if you sue in, say, an automobile accident, you do not have to prove to the jury or the court, beyond a reasonable doubt, that a defendant did something that caused the accident. If you can make it seem more probable that what he did was wrong and caused the accident you can win. In a criminal case a much higher degree of proof is demanded. With a balance of probabilities you take the scales—on the one side there is a certain amount of evidence, and on the other side there is a certain amount of evidence—and if the scales tip, then that is the balance of probabilities.

Senator Rowe: Is this acceptable legal phraseology?

The Chairman: Yes.

Senator Denis: Do you mean to say that you might be half guilty?

The Chairman: My clients were never guilty at all!

Any more questions?

Senator Charbonneau: I should like to know what impact this new law would have on liability premiums now that the onus has changed. I know that is a very important item in terms of operating costs. I was just wondering what the situation would be both on the way it is written now and on the third party liability, and also on the directors' and officers' liability.

Mr. Pelletier: Mr. Chairman, I can answer part of the question but I would defer to my colleague regarding directors' liability. In terms of operating costs, we are self-insured in the bus industry which means that any claims as a result of any fault on our part we pay out of our own pocket. On the other hand, we collect a certain fee for declared value over and above our limit of \$50. Therefore, anyone shipping goods

[Traduction]

Le président: Merci.

Le sénateur Rowe: Avant que nous passions à un autre point, j'ai été intrigué—et c'est une simple question de curiosité—par une expression utilisée au paragraphe 18(2) et que je n'ai jamais rencontrée auparavant: «toute probabilité pesée». Un de nos spécialistes juridiques pourrait peut-être nous dire s'il s'agit d'une expression juridique acceptée ou tout simplement d'un nouveau terme?

Le président: J'essaierais de l'expliquer, si nous n'avions pas ici des spécialistes qui peuvent s'en charger.

M. Sastre: Je vous rappelle, monsieur le président, que je ne suis pas avocat et que, même si je l'étais, je serais très heureux d'entendre votre explication.

Le président: Il existe en droit une variété de charges de la preuve selon ce qu'on essaie de prouver. Par exemple, dans une affaire criminelle, il s'agit d'une preuve hors de tout doute raisonnable, que de nombreux juges définissent en tant que certitude morale et d'autres juges définissent de quelque autre façon. En réalité, c'est la force probante qui fait que l'on est convaincu que ce que l'on tente de prouver l'a été, effectivement, de sorte qu'il ne subsiste aucun doute à ce sujet.

Toutefois l'équilibre des probabilités constitue une autre preuve dans des affaires en droit civil. Lorsque vous intentez une poursuite pour un accident d'automobile, par exemple, vous n'avez pas à prouver hors de tout doute au jury ou au tribunal que le défendeur a causé l'accident. Si vous présentez les choses de façon telle qu'il semble probable que le défendeur a commis une erreur et causé l'accident, vous avez gain de cause. Au criminel, la preuve doit être bien plus documentée. Pour ce qui est de la balance des probabilités, il y a sur un plateau certaines preuves et sur l'autre certaines autres, et il s'agit de voir lequel va peser plus lourd.

Le sénateur Rowe: Cette façon de voir les choses est-elle acceptable du point de vue juridique?

Le président: Oui.

Le sénateur Denis: Voulez-vous dire qu'il est possible d'être à moitié coupable?

Le président: Mes clients n'ont jamais été le moindrement coupables!

Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Charbonneau: J'aimerais savoir, puisque le fardeau de la preuve a été modifié, quelles répercussions cette nouvelle loi pourrait avoir sur les primes. C'est un aspect très important des dépenses d'exploitation. Je me demande quelle serait la situation selon le libellé actuel en ce qui a trait à la responsabilité civile d'une part et à la responsabilité des administrateurs et des dirigeants.

M. Pelletier: Monsieur le président, je peux répondre en partie à cette question, mais je ferais appel à mon collègue pour ce qui est de la responsabilité des administrateurs. En matière de dépenses d'exploitation, l'industrie des autobus a ses propres assurances ce qui veut dire que nous déboursions nous-mêmes le montant à verser au titre des réclamations qui nous sont faites pour toute erreur que nous avons commise.

[Text]

valued at over \$50 pays a premium and we collect that and keep it in our reserve for insurance.

Senator Charbonneau: Including legal costs?

Mr. Pelletier: Yes.

Senator Charbonneau: Has an assessment been made of the legal costs?

Mr. Pelletier: Not really, because we do not know what the severity of an incident will be that we are likely to be involved with. To date, as you are probably aware, the bus industry has had an extremely good record. We have had no incidents involving spillage causing a danger to the public. We have nothing on record that would indicate that we have had any problems.

The claims that we get in terms of damage would be perhaps spillage of paint on to other goods, in which case we have to settle with the plaintiff.

Since we do have self-insurance, we have anticipated an increase in claims. Our insurance premium which had not changed for over 30 years was increased as of December 15.

Mr. Préfontaine: With respect to the other modes of transportation in the group, we are self-insured up to \$50,000. Unfortunately, I cannot specifically answer your question as to whether the premiums will go up and to what extent. At this time we just do not know.

Senator Bell: Mr. Chairman, I would like further development of section 11. To my mind, this seems to be an unusual type of section. I am not an expert in corporate law, but it does seem rather peculiar.

Mr. Robichon: Our only comments regarding that section would be that it appears to us to be blatantly unfair that if a company is not sued, the offices or directors of that company are liable to be sued. If the company were sued or brought to answer under this act and a conviction resulted, then the directors, being the directing mind of that company, may have to assure some liability. However, when the company itself may be immune from any prosecution, let alone conviction, it would seem to be jumping a step by going to the directors without going through a necessary first step of at least convicting the corporation. We recognize, of course, that when we pose our views regarding a section like this, it is purely a self-serving matter. A heavy onus is imposed on the directors and on the corporation. Not to prosecute the company, let alone convict it, but to be able to go after the directors, seems wrong.

[Traduction]

D'autre part, nous percevons certains frais pour la valeur déclarée qui excède notre limite de \$50. Par conséquent, toute personne qui transporte des marchandises d'une valeur supérieure à \$50 paie une prime que nous percevons et conservons dans notre réserve pour fins d'assurances.

Le sénateur Charbonneau: Vous incluez les dépens?

M. Pelletier: Oui.

Le sénateur Charbonneau: A-t-on procédé à une évaluation des dépens?

M. Pelletier: Pas vraiment, puisque nous ne connaissons pas la gravité des incidents dans lesquels nous pourrions nous trouver impliqués. Jusqu'à maintenant, comme vous le savez sans doute, l'industrie des autobus a conservé un excellent dossier. Il ne s'est produit aucun incident ayant entraîné un déversement qui ait pu mettre la population en danger. Rien dans notre dossier ne laisse supposer que nous avons eu des problèmes.

Les réclamations que nous avons reçues au titre des dommages ont peut-être trait à des éclaboussures de peinture sur d'autres marchandises, auquel cas nous réglons la question avec le demandeur.

Comme nous avons nos propres assurances, nous avons prévu une augmentation des réclamations. Nos primes d'assurance qui n'avaient pas augmenté depuis 30 ans, ont été haussées le 15 décembre dernier.

M. Préfontaine: En ce qui concerne les autres moyens de transport du groupe, nos assurances couvrent les réclamations d'une valeur maximale de \$50,000. Malheureusement, je ne peux vraiment pas vous répondre quand vous me demandez si les primes augmenteront et de combien. Pour l'instant nous ne le savons simplement pas.

Le sénateur Bell: Monsieur le président, j'aimerais avoir des éclaircissements sur l'article 11. A mon avis, c'est une disposition assez inhabituelle. Je ne suis pas expert en droit des sociétés, mais elle me semble étrange.

M. Robichon: Je dirai simplement que cet article nous semble être d'une injustice criante du fait que, si la société n'est pas poursuivie ou déclarée coupable, ses dirigeants ou ses administrateurs eux sont susceptibles d'être poursuivis. Si une société était poursuivie ou appelée à répondre de son comportement aux termes de cette loi, et qu'elle était condamnée, alors ses administrateurs, c'est-à-dire le cerveau de cette société, pourraient avoir à assumer une certaine responsabilité. Toutefois, lorsque la société elle-même est à l'abri de toute poursuite, et partant de toute condamnation, il semble qu'on saute une étape en mettant les administrateurs en cause sans avoir d'abord franchi la première étape qui m'apparaît essentielle, à savoir celle qui consiste à condamner la société. Nous reconnaissons évidemment que lorsque nous faisons valoir notre point de vue sur un article de ce genre, nous ne faisons que défendre nos intérêts. En matière de preuve, un très lourd fardeau repose sur les administrateurs et la société. Il nous semble injuste de ne pas poursuivre la société, sans parler de la condamner, alors que ses administrateurs font l'objet de poursuites.

[Text]

Senator Denis: Conviction before the fact.

Senator Bell: A corporation is a body, in other words it comes from the Latin word for body. Therefore, rather than an individual being directly sued or held liable, the corporate body is surely the legitimate body to be charged. Is that not the usual way of looking at corporate law?

The Chairman: I would ask Mr. Sastre for his comments and then I will endeavour to make some comments myself.

Mr. Sastre: Mr. Chairman, the problem, quite often, in having to sue a company is that the company may have rules and regulations and general operating procedures which may be totally in accordance with the law or even better. However, for personal expediency, one person of that corporation, company or otherwise, may see fit to undermine or degrade those rules and by-pass the law. Therefore, if you have first to sue the company, for which you may have no ground, that individual may be able to escape.

Senator Bell: Would it not then be up to the company to sue its defaulting director who degraded the basis of the corporation?

The Chairman: One might well think so. Without really knowing what was in the mind of the person or persons who drafted the provision, they may have felt it would be easier to convict an individual who can be shown to have knowledge of the matter than to convict the corporation. It would seem to me that if the corporation employs a person who does wrong, the corporation would be liable anyway.

Senator Bell: It appears unsound to me. It may be easier to prosecute an individual, but that does not make it sound law.

The Chairman: I tend to agree with you. I suppose the other aspect is that the corporation cannot be imprisoned; it can only be fined. Perhaps the offence might be so serious as to warrant imprisonment.

Senator Bell: Would that be a civil prosecution rather than a criminal prosecution?

The Chairman: I think what they are talking about is a quasi-criminal prosecution. They talk of "guilty of the offence" and "liable to conviction." Those phrases are used in criminal or quasi-criminal matters.

Senator Bell: Do you think this is on shaky ground as far as the principle is concerned?

The Chairman: If you go back to section 9, you will see that it reads as follows:

9. A complaint or information in respect of an offence under this Act may be heard, tried or determined by any competent court of criminal jurisdiction in and for a province . . .

So, it is clear to me that these provisions talk of criminal offences rather than civil offences.

[Traduction]

Le sénateur Denis: Condamnation anticipée.

Le sénateur Bell: Une société, une corporation est un corps, ce terme dérive du mot latin *corpus* qui désigne un organisme. Aussi au lieu de poursuivre un particulier directement ou de le tenir responsable, il convient de mettre d'abord en accusation la société. N'est-ce pas la procédure habituelle en droit des sociétés?

Le président: J'invite M. Sastre à prendre la parole. Je ferai ensuite quelques observations.

M. Sastre: Monsieur le président, il arrive très souvent lorsqu'il faut poursuivre une société que cette dernière ait des règles, des règlements et des procédures générales d'exploitation qui sont en parfait accord avec la loi et qui parfois lui sont même supérieurs. Toutefois, pour des raisons de convenance personnelle, un membre de cette société, de cette compagnie, peut avoir jugé utile de passer outre à ces règles, de tourner la loi. C'est pourquoi s'il faut d'abord poursuivre la société, à laquelle vous pouvez n'avoir rien à reprocher, le coupable risque de vous échapper.

Le sénateur Bell: N'en reviendrait-il pas alors à la société de poursuivre elle-même son administrateur fautif qui a miné l'assise de la société?

Le président: C'est une façon de voir les choses. Sans vraiment savoir ce qu'avaient en tête le ou les rédacteurs de la disposition, il me semble qu'ils aient dû juger plus simple de condamner une personne qu'une société parce qu'il est relativement plus facile de prouver que cette personne était au courant de l'affaire. Il me semble que si la société emploie une personne qui se comporte mal, elle se compromet de toute façon.

Le sénateur Bell: Cette façon de faire me semble contestable. Il est peut-être plus facile de poursuivre un particulier, mais cette pratique ne m'apparaît pas être de bonne guerre.

Le président: Je suis assez d'accord avec vous. D'autre part, la société ne peut être mise en prison, elle ne peut que se voir imposer une amende. Peut-être l'infraction peut-elle être sérieuse au point de justifier l'emprisonnement.

Le sénateur Bell: Serait-ce une poursuite au civil ou au criminel?

Le président: Je pense qu'il s'agirait d'une poursuite quasi-criminelle. Il y est question de «parties à l'infraction» et de «passibles de la peine prévue». Ces expressions se retrouvent habituellement dans des affaires au criminel ou quasi-criminelles.

Le sénateur Bell: En ce qui a trait au principe, pensez-vous qu'il y a lieu de le contester.

Le président: Revenons à l'article 9:

9. Peut connaître de toute plainte ou dénonciation en matière d'infraction à la présente loi, indépendamment du lieu de sa perpétration, le tribunal de juridiction criminelle qui est compétent dans la province où l'accusé réside ou exerce une activité commerciale.

Il est donc clair pour moi que ces dispositions parlent d'infractions au criminel et non pas au civil.

[Text]

Senator Denis: Going back to section 11 of the act, what would happen to the agents or officers of the corporation if the corporation has been prosecuted and found not guilty? Section 11 states, in part:

—is liable on conviction to the punishment provided for the offence whether or not the corporation has been prosecuted or convicted.

What happens to the officers or agents if the corporation is found not guilty?

Mr. Sastre: Again, I think the point the chairman made was very much related to that. The offence may be totally against the very rules of the corporation, and even if the corporation were found guilty, it could not be imprisoned. We cannot find a corporation guilty if it does its best to abide by the law for the sake of finding an individual within that corporation guilty.

Senator Charbonneau: Civilly, they would still be liable, because they are responsible for the actions of their employees, am I correct in that?

The Chairman: I would say so.

Senator Denis: That does not make sense. The corporation has been found not guilty, and still in section 11, an officer, director or agent can be found guilty of an offence. Instead of prosecuting the corporation, you are prosecuting the officer or agent. This comes to the same thing, because the agent or officer is a member of a corporation. You would do that, even though the corporation has been found not guilty.

Senator Charbonneau: At the outset let me say that I am not a lawyer, but I can see that this could create a unique problem. In the civil court the company might find itself innocent, yet the government could proceed on a criminal basis. Is that correct?

Mr. Sastre: I am afraid I cannot address this point, Senator.

Senator Charbonneau: Or vice versa. In other words, the government could prosecute somebody in a criminal action, have them found guilty, yet the company could be found innocent in the civil proceedings.

The Chairman: I certainly do not want to assume the role of the defender of the bill, so I better refrain from trying to answer that, too.

Senator Muir: For the benefit of those of us who are not lawyers, and bearing in mind the comments made by Senator Denis and Senator Charbonneau to the witnesses from the department, may I ask the witness for a legal viewpoint on these points? If he is not going to give it to us, who is?

Mr. Sastre: If I may, Mr. Chairman, I will take this as a request for an answer. That will come at your next meeting.

The Chairman: Thank you.

[Traduction]

Le sénateur Denis: Revenons à l'article 11. Qu'arriverait-il aux mandataires ou aux administrateurs de la société si celle-ci était poursuivie et innocentée? L'article 11 prévoit:

... et sont passibles de la peine prévue, que la société ait été ou non poursuivie ou déclarée coupable.

Qu'advient-il des dirigeants ou des mandataires, si la société n'est pas reconnue coupable?

M. Sastre: Là encore, je pense que le président a bien cerné le problème. Les règlements mêmes de la société peuvent avoir été bafoués par cette infraction, et même si la société était reconnue coupable, elle ne pourrait être mise en prison. Nous ne pouvons condamner une société qui s'efforce de se conformer à la loi et qui tente de trouver lequel de ses membres est coupable.

Le sénateur Charbonneau: Au civil, la société serait tenue responsable parce que les entreprises sont responsables des actes de leurs employés, ai-je tort?

Le président: Je dirais que vous avez raison.

Le sénateur Denis: Cela n'a aucun sens. La société a été innocentée et malgré cela, selon l'article 11, un dirigeant, un administrateur ou un mandataire peut encore être déclaré coupable d'une infraction. Au lieu de poursuivre la société, vous poursuivez le dirigeant ou le mandataire. C'est du pareil au même, puisque le mandataire ou le dirigeant est un membre de ladite société. Vous agiriez de même si la société avait été disculpée.

Le sénateur Charbonneau: Permettez-moi d'abord de dire que même si je ne suis pas juriste je vois très bien que risque d'éclater un problème unique. Devant un tribunal civil, la société peut très bien être reconnue innocente, mais le gouvernement a encore la possibilité de la poursuivre au criminel. Est-ce exact?

M. Sastre: Je crains de ne pouvoir répondre, monsieur le sénateur.

Le sénateur Charbonneau: Ou vice-versa. Autrement dit, le gouvernement pourrait poursuivre quelqu'un au criminel, après l'avoir reconnu coupable, même si la société a pu être trouvée innocente à l'issue de poursuites au civil.

Le président: Je ne prétends certainement pas défendre ce projet de loi et préfère m'abstenir de répondre à cette question.

Le sénateur Muir: Pour le bénéfice des non-juristes, et compte tenu des observations faites par les sénateurs Denis et Charbonneau aux témoins du Ministère, puis-je demander au témoin un avis juridique sur ces questions? S'il ne peut nous en donner, qui le fera?

M. Sastre: Avec votre permission, monsieur le président, je vais répondre à cette question. On traitera de ce sujet lors de votre prochaine réunion.

Le président: Je vous remercie.

[Text]

Senator Bell: May I ask the witnesses to develop their thoughts on section 23, particularly with regard to strengthening that section? Did I understand the witnesses to say that section 23 could be strengthened?

Mr. Préfontaine: Mr. Chairman, Senator, as section 23 stands, it reads in such a way that the minister may, by mail, send a written notice to a manufacturer asking him to provide a certain formula and an explanation regarding his dangerous goods.

We feel that this could be imposed on the manufacturer. We feel that a legal duty could be imposed on him to report such new dangerous goods as are not presently in the regulations. In our view, we feel that this would be a more effective way to deal with the problem of new goods coming onto the market and new formulas.

Senator Bell: The onus would then be on the manufacturer?

Mr. Préfontaine: Yes. Instead of it being on the minister, the onus would be on the manufacturer to report, on a voluntary basis, the new dangerous goods he is processing and manufacturing in Canada so that they may be included in the regulations. This will avoid any uncertainty as to how to cope with this. Once there is an accident, we must be able to cope with it. One of the problems in Mississauga was the determination of how to cope with the goods which were in the rail cars.

Senator Bell: Would this be similar to a new pharmaceutical being presented to the minister under the Food and Drug Act? This is done so it is known what is contained in the pharmaceutical. If this were the case, then there would a formula and a knowledge of how to deal with it.

Mr. Robichon: I think the manufacturers of these goods are in the best position to know whether or not what they are manufacturing is dangerous. If they manufacture new goods, then they are in the best position to advise the minister that the product will be on the market. If that were the case, this product could be included in the regulations rather than having the minister requesting that information. That obligation should be on the manufacturer so that we will know it is there and we will know what we are dealing with.

Senator Bell: That sounds sensible.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Muir: Mr. Chairman, Senator Bell and I are on the same wave length. She is doing very well, but may I proceed a little further. On page 3 of the brief, the witnesses state:

The Act fails to recognize this reality in certain respects and may, while attempting to solve a safety problem, create at the same time a serious economic problem.

[Traduction]

Le sénateur Bell: J'aimerais demander aux témoins ce qu'ils pensent de l'article 23, surtout pour ce qui est de le renforcer? Ai-je raison de croire qu'ils souhaitent le voir renforcé?

M. Préfontaine: Monsieur le président, honorable sénateur, l'article 23 tel que libellé autorise le ministre à demander, dans un avis envoyé en courrier recommandé, à un fabricant de lui communiquer la formule, la composition chimique ou les éléments constitutifs de sa marchandise dangereuse.

Mais nous estimons que le fabricant devrait être tenu de le faire. En effet, nous sommes d'avis qu'il devrait exister des dispositions juridiques, qui ne figurent pas à l'heure actuelle dans le règlement, l'obligeant à communiquer l'existence de nouvelles marchandises dangereuses. Nous croyons que c'est un moyen beaucoup plus efficace de traiter le problème des nouvelles marchandises et des nouvelles formules mises sur le marché.

Le sénateur Bell: La responsabilité relèverait alors du fabricant?

M. Préfontaine: C'est exact. En effet, ce ne serait plus au ministre de demander ces renseignements, mais au fabricant de communiquer, volontairement, l'existence des nouvelles marchandises dangereuses qu'il transforme et fabrique au Canada, de manière à ce qu'elles soient incluses dans le règlement. Cela éviterait toute incertitude quant à la façon de les traiter. En cas d'accident, nous devons savoir comment les traiter. L'un des problèmes à Mississauga provenait de ce que le mode de traitement des marchandises qui étaient transportées dans les wagons de chemin n'avait pas été déterminé d'avance.

Le sénateur Bell: Cette façon de procéder ressemblerait-elle à la marche à suivre pour un nouveau produit pharmaceutique dont le rapport est fait au ministre en vertu de la Loi des aliments et des drogues? De cette façon, le ministre est mis au courant de la teneur du produit pharmaceutique. Si c'est le cas, nous saurons alors en quoi consiste la formule et comment traiter la marchandise.

M. Robichon: Je pense que les fabricants de ces marchandises sont les mieux en mesure de savoir si ce qu'ils fabriquent est dangereux. Lorsqu'ils fabriquent de nouvelles marchandises, ils sont également les mieux placés pour informer le ministre de la mise en marché du produit. Le produit pourrait, dans ce cas, être inscrit dans le règlement, ce qui éviterait au ministre de demander les renseignements nécessaires. Cette responsabilité relèverait du fabricant, de sorte que nous aurions que la marchandise existe et comment la traiter.

Le sénateur Bell: Cela me semble raisonnable.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Muir: Monsieur le président, le sénateur Bell et moi-même sommes sur la même longueur d'onde. Je la félicite de la pertinence de ses questions mais j'aimerais pousser un peu plus loin. A la page 3 du mémoire, les témoins déclarent:

A certains égards, la loi méconnaît cette réalité et, tout en cherchant à résoudre un problème de sécurité, pourrait bien causer par ailleurs un grave problème économique.

[Text]

Indeed, fewer carriers will bear the risk of transporting dangerous goods.

I should like the witnesses to elaborate on this further. Why does the act fail to recognize this reality?

Mr. Préfontaine: What we are really aiming at in that section is the uncertainty which prevails in section 2. They have included goods, which by their nature are dangerous, whether or not they are in the regulations. That is one example. Further in the brief we look at the defence to this, as it is under section 8 of the act.

Although the intention is to place the burden of liability on the shipper in the event that he fails to declare dangerous goods or makes a mistake in the labelling, we want to ensure that the wording is such in the act that no court will impose on the carrier the duty of making its own investigation of the goods. I think we are all agreed that, realistically, the carrier cannot be expected to open every package.

We deal with section 11 quite extensively in our brief, as we do with the presumption of fault or negligence set out in subsection 18(2). This is a further element which will serve to make the transportation of goods more expensive. If liability is attached to the transportation of dangerous goods, insurance premiums could become so high that no carrier would agree to transport such goods, and that, in our view, would create a serious economic problem. These types of goods have to move throughout the country.

The newspapers recently published an article respecting a request on the part of the railways for a ceiling to be placed on their liability. The railways are probably the largest transportation entities in Canada, and certainly that request illustrates the very serious problems that the small operators will face when it comes to the transportation of dangerous goods. There is, as well, the possibility that the insurance companies will simply not accept the full liability. They may at some point put a limit on the amount of coverage that they are willing to provide in respect of the shipment of certain goods. I am not an expert when it comes to insurance, but certainly serious questions have been raised as to what they might do in the circumstances.

Senator Muir: Mr. Chairman, Perhaps I might ask, through you, the representative of the Department of Transport for his comments in response to the complaints and objections raised by the witnesses.

Mr. Sastre: The passage of legislation or regulations in Canada is always accompanied by socio-economic impact analysis. Such an analysis is now in process. Once completed, it will be presented to the minister and the cabinet, and I believe this body as well. The increased cost, if any, of insurance will be assessed in that study.

The Chairman: One would have thought that that kind of analysis would have been done and taken note of before Parliament was asked to pass the legislation.

[Traduction]

De fait, les transporteurs seront moins enclins à assumer le risque de transporter des marchandises dangereuses.

J'aimerais que les témoins élaborent un peu plus là-dessus. Comment la Loi méconnaît-elle cette réalité?

M. Préfontaine: En fait, nous nous préoccupons surtout de l'incertitude qui règne dans l'article 2: on y a inclus des marchandises qui, par définition, sont dangereuses, qu'elles se trouvent ou non dans le règlement. C'est un exemple. Plus loin, dans notre mémoire, nous avons examiné la disculpation à cet égard qui figure à l'article 8 de la loi.

Même si l'intention est de tenir l'expéditeur responsable, au cas où il omettrait de signaler des marchandises dangereuses ou se tromperait d'étiquette, nous voulons nous assurer que le libellé de la loi est tel qu'aucun tribunal ne peut tenir le transporteur responsable de faire lui-même enquête sur les marchandises. Je pense que, de manière réaliste, nous sommes tous convenus qu'on ne peut pas s'attendre à ce que le transporteur ouvre tous les paquets.

Dans notre mémoire, nous avons traité de manière assez détaillée l'article 11, de même que le paragraphe 18(2) qui traite de la présomption de faute ou de négligence. C'est un autre élément qui contribuera à rendre le transport des marchandises beaucoup plus coûteux. Si la responsabilité est liée au transport des marchandises dangereuses, les primes d'assurances pourraient devenir si élevées qu'aucun transporteur n'accepterait de transporter ces marchandises et nous croyons que cela pourrait entraîner un problème économique grave. Il faut pouvoir transporter des marchandises de ce genre.

Les journaux ont publié récemment la demande faite par les sociétés de chemin de fer pour obtenir que la responsabilité soit limitée. Les sociétés de chemin de fer sont probablement les transporteurs de marchandises les plus importants au Canada et cette demande illustre bien les problèmes très graves auxquels les petites entreprises se heurteront pour le transport des marchandises dangereuses. Il existe également la possibilité que les compagnies d'assurance n'assument tout simplement pas la pleine responsabilité. Elles pourraient décider, à un moment donné, de limiter le montant de la couverture qu'elles sont disposées à fournir pour le transport de certaines marchandises. Je ne suis pas un expert en assurances, mais des questions très sérieuses ont été soulevées quant aux mesures qu'elles pourraient prendre dans ces circonstances.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, j'aimerais, par votre intermédiaire, demander au représentant du ministère des Transports de nous dire ce qu'il pense des plaintes et objections des témoins.

M. Sastre: L'adoption d'une loi ou d'un règlement au Canada est toujours accompagnée d'une analyse des répercussions socio-économiques. Une analyse de cette nature est donc par conséquent en cours. Une fois terminée, elle sera remise au Ministre et au Cabinet et probablement, au présent comité. L'augmentation des primes d'assurance, si augmentation il y a, sera également évaluée dans cette étude.

Le président: Mais il me semble que cette analyse aurait dû être faite et étudiée, avant que l'on demande au Parlement d'adopter la loi.

[Text]

Mr. Sastre: This study has been going on now for nearly three years, Mr. Chairman. One of the major problems was in tracing back any accident, or litigation following an accident, involving dangerous goods. That process had to be started from the very beginning through research of newspaper accounts, and so on. Over the course of the study, of course, the process has speeded up. There were interim reports dealing with the data involved prior to the act being put in its final form. As well, there has been consultation between our Chief of Evaluation Analysis and the insurance industry as a whole.

The Chairman: I suppose we will, in due course, have made available to us whatever economic analyses there are.

Mr. Sastre: I am sure I can make that undertaking on behalf of our director, Mr. Chairman.

Senator Muir: In view of the comments by the witnesses that section 23 should be strengthened, as well as the comments made by Senator Bell, is it your opinion, Mr. Sastre, based on all of the studies and reviews that have taken place, that section 23 should in fact be strengthened?

Mr. Sastre: Section 23, in great part, is for the purpose of emergency response. As has been stated, it is very difficult to handle an emergency without knowing what materials or substances are involved. As Mr. Préfontaine has mentioned, that information should be provided voluntarily by the manufacturers of new products. In the chemical field, there are basically two states, one being the pure element and the other being a compound or a mixture. It is anticipated that the regulations will list, on the one hand, the pure state materials and, on the other, compounds or mixtures of such materials. Therefore, those things will be covered.

Notwithstanding manufacturers' trade secrets, we have to know the composition of these substances so as to respond in an emergency situation. As a result, the Emergency Centre for the Transport of Dangerous Goods is the recipient of certain classified information.

Voluntary notification of new product compositions could not be enforced. In addition, if we were to include that as part of the law, we would create tremendous problems in the importing of goods. We know that compounds of dangerous goods are created daily, and the trade in Canada would, we feel, be seriously hampered if it were done in that way.

The Chairman: In speaking about subsection 23(1), Mr. Sastre, you spoke about an emergency. I cannot refrain from commenting that you must have greater faith in Her Majesty's post office than do most of us in light of the fact that the act regards the use of registered mail as sufficient speed with which to deal with an emergency. I would have thought there would be some alternative methods, such as personal delivery or telegram. There can often be a considerable interval of time

[Traduction]

M. Sastre: Cette étude est en cours, depuis trois ans déjà monsieur le président. Nous nous sommes heurtés, entre autres, aux principaux problèmes, à tous les accidents et à toutes les procédures judiciaires entreprises à la suite d'accidents concernant des marchandises dangereuses que nous avons essayé de relever. Ces recherches ont dû être faites sur la foi des reportages dans les journaux, et ainsi de suite. Bien entendu, à mesure que l'étude avançait, le processus s'accélérait. Des rapports provisoires ont été élaborés, portant sur les données obtenues sur la période précédant la forme définitive de la loi. En outre, il y a eu consultation entre notre chef de la section de l'analyse des risques et l'industrie de l'assurance en général.

Le président: Je suppose que nous serons saisis, en temps voulu, des analyses économiques qui existent.

M. Sastre: Je ne crois pas faire erreur en prenant cet engagement au nom de notre directeur, monsieur le président.

Le sénateur Muir: Compte tenu des observations faites par les témoins au sujet de l'opportunité de renforcer l'article 23 ainsi que des commentaires du sénateur Bell, êtes-vous d'avis, monsieur Sastre, en tenant compte également de toutes les études et analyses effectuées, qu'il conviendrait de renforcer cet article 23?

M. Sastre: L'article 23 est conçu, en grande partie, en fonction des urgences. Comme il a été dit, il est très difficile de faire face à une urgence sans savoir en quoi consistent vraiment les matériaux transportés. Comme l'a mentionné M. Préfontaine, cette information devrait être fournie sur une base volontaire par les fabricants de nouveaux produits. Dans l'industrie chimique, il existe essentiellement deux états, l'un étant l'élément pur et l'autre étant le composé ou le mélange. Il est prévu que le règlement donne une liste, d'une part, des éléments purs et d'autre part, des composés ou mélanges de ces éléments. Par conséquent, les deux états seront couverts.

Peu importent les secrets de fabrication, nous devons connaître la composition de ces substances pour pouvoir réagir correctement en cas d'urgence. Par conséquent, le centre d'urgence pour le transport des marchandises dangereuses doit recevoir toute une catégorie des renseignements de caractère confidentiel.

Il ne serait pas possible d'exiger la communication volontaire de la composition de nouveaux produits. En outre, si nous devons inclure une disposition de ce genre dans la loi, des problèmes considérables se poseraient dans l'importation des marchandises. Nous savons que des composés de produits dangereux sont créés tous les jours et nous croyons que cette façon de procéder nuirait gravement à cette industrie au Canada.

Le président: Vous avez parlé, monsieur Sastre, d'urgence dans les contextes du paragraphe 23(1). Je ne peux m'empêcher de dire que vous devez faire plus confiance au bureau de poste de Sa Majesté que la majorité d'entre nous puisque la loi considère le courrier recommandé comme offrant suffisamment de rapidité pour faire face à une urgence. Il me semble qu'il doit y avoir d'autres méthodes, comme les messageries ou la télégraphie. Il peut souvent s'écouler une période considéra-

[Text]

between the landing of a piece of registered mail to the post office and the ultimate delivery of that mail to the recipient.

Mr. Sastre: Mr. Chairman, we must have faith in Her Majesty's mail service. On the other hand, the Emergency Centre for the Transport of Dangerous Goods has established, over the past year and a half, an extremely good working relationship with manufacturers, importers, and shippers, including carriers. We feel pretty safe in saying that, should there be a problem, we have access to any relevant information by telephone, if need be, which, in a way, would be a bit more secure than teletype, for example, or something like that.

The Chairman: I still think if you want something in a hurry there is some alternative means, aside from registered mail, of asking for it. I mean by the law. I am not suggesting for a moment that you do not ordinarily get good response by telephone, but, as I read this, the only means by which you compel disclosure is by registered mail. You cannot even walk up to the office and say, here I am, please tell me.

Mr. Sastre: Of course by registered mail you have the appropriate receipt signed and so on, which is a well-known and acceptable manner of proving service.

The Chairman: Yes, but you not only want to prove service but also you want to get the information.

Mr. Sastre: We will make note of that.

Senator Muir: Mr. Chairman, in the light of the information that you have relayed in regard to chemicals, etc., do you feel that section 23 cannot be strengthened, or do you, and those who have drafted the regulations, say they will not? Is it a question of whether it can be strengthened or you have made a decision that it will not be strengthened?

Mr. Sastre: I can only answer part of that. I suppose anything can be changed in it. It is a matter of the will of the legislators. It was drafted this way because it was felt it was sufficient, for the reasons I mentioned before.

The Chairman: Do you know if that matter was dealt with anywhere in these draft regulations?

Mr. Sastre: I do not believe so, Mr. Chairman, for the simple reason it is clearly stated in the law that whatever is requested must be given.

The Chairman: You believe it is not in the draft regulations?

Mr. Sastre: Not addressed in this way.

The Chairman: Have you gentlemen examined or had an opportunity to examine this Draft Code for the Transportation of Dangerous Goods dated October 10, 1980, which, I understand, is the draft of the regulations authorized under the act, chapter 36, 29 Elizabeth II? Have you been consulted about

[Traduction]

ble entre la déposition de matériel à expédier par envoi recommandé au bureau de poste et la livraison de ce matériel au destinataire.

M. Sastre: Monsieur le président, nous devons faire confiance au service postal de Sa Majesté. D'un autre côté, le centre d'urgence pour le transport des marchandises dangereuses a été établi, au cours des derniers dix-huit mois, de très bonnes relations de travail avec les fabricants, les importateurs, les expéditeurs, y compris les transporteurs. Nous pouvons donc dire, sans inquiétude, que s'il y avait un problème, nous aurions accès à toutes les informations appropriées par téléphone, si c'était nécessaire, ce qui, d'une certaine façon, serait plus sécuritaire que de se servir du télétype, par exemple, ou d'un moyen de communication du genre.

Le président: Je crois toujours que si vous voulez quelque chose rapidement il y a d'autres moyens, à part le courrier recommandé, de le demander. Toujours en respectant la loi. Je ne veux pas dire que vous n'obtenez pas généralement de bons résultats en vous servant du téléphone, mais, en lisant ceci, le seul moyen dont vous vous servez pour obtenir la divulgation d'information est le courrier recommandé. Vous ne pouvez pas vous rendre au bureau et dire «Me voici, dites-moi ce que je veux savoir».

M. Sastre: Évidemment avec le courrier recommandé vous avez le reçu signé approprié, ce qui est un moyen acceptable et reconnu de prouver que le service a été offert.

Le président: Oui, mais vous ne voulez pas seulement prouver cela; vous voulez également obtenir des renseignements.

M. Sastre: Nous allons prendre cela en note.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, d'après ce que vous avez dit en ce qui a trait aux produits chimiques, etc., croyez-vous que l'article 23 peut être renforcé, ou croyez-vous, comme ceux qui ont rédigé les règlements, qu'ils ne le seront pas? S'agit-il de savoir si cet article peut être renforcé, ou avez-vous déjà décidé qu'il ne le sera pas?

M. Sastre: Je ne peux répondre qu'à une partie de cette question. Je suppose que tout peut être changé. Cela dépend des législateurs. Ce projet de loi a été rédigé de cette façon parce qu'on croyait que cela suffisait comme je l'ai expliqué plus tôt.

Le président: Savez-vous si cette question a été abordée dans les règlements provisoires?

M. Sastre: Je ne crois pas, monsieur le président, pour la simple raison qu'il est stipulé très clairement dans la loi que tout ce qui est demandé doit être accordé.

Le président: Vous croyez que cela ne se trouve pas dans les règlements provisoires?

M. Sastre: On n'en parle pas de cette façon.

Le président: Messieurs, avez-vous eu l'occasion d'étudier ce code provisoire régissant le transport des marchandises dangereuses rédigé le 10 octobre 1980 qui, si j'ai bien compris, est l'ébauche des règlements qui découlent de la Loi, chapitre 36, 29 Elizabeth II? Vous a-t-on consultés au sujet de leur con-

[Text]

the contents of these, and had an opportunity to discuss them with the drafters?

Mr. Robichon: We received the draft code. We understood this to be not the draft regulations but a code that would be of assistance to industry in interpreting the regulations. I must say I have some difficulty understanding them all, but we have draft regulations that are now occupying six to eight inches on the floor of my office. I understood these not to be the regulations but an aid to interpretation.

The Chairman: Perhaps Mr. Sastre could give us the department's views on that.

Mr. Sastre: Mr. Chairman, it is the fourth draft, quite extensively changed from the previous ones. However, it is only a draft, and we are receiving comments on it.

The Chairman: But the suggestion was made by one of the witnesses a moment ago that in fact it was not a draft of the regulations under the act, but merely a draft of a code that applied to the regulations under the act. What is the proper interpretation?

Mr. Sastre: That would be the forth draft of the regulations.

The Chairman: This is the draft of the regulations.

Mr. Sastre: Yes, you are right. There is, however, missing from that what we know as Schedule A, which lists the dangerous goods.

The Chairman: That would be quite a comprehensive list, I suppose.

Mr. Sastre: I believe it would list 2,900 products, as I mentioned, either in a pure or compound form most commonly used.

The Chairman: Then I repeat my question, gentlemen, have you had an opportunity to examine either this draft or previous ones and discuss it with representatives of the department?

Mr. Préfontaine: Well, I read about half of it, and we have not yet commented on it, but we have been invited to comment on it, and, if need be, we will.

Mr. Pelletier: Mr. Chairman, we have been in contact with Mr. Ellison through the Canadian Motor Coach Association. We have expressed some of our concerns particularly with regard to the administration of this act, as it stands, in terms of our operating of it.

The Chairman: Do you wish to place those concerns before this committee?

Mr. Pelletier: If you are asking for some opinion on how we viewed these changes, yes, I would be happy to make some comments.

The Chairman: Yes.

[Traduction]

tenu, et avez-vous eu l'occasion d'en discuter avec les responsables de leur rédaction?

M. Robichon: Nous avons reçu un exemplaire du code provisoire. Nous avons compris qu'il s'agissait là non pas du règlement provisoire mais d'un code qui pourrait aider l'industrie à interpréter les règlements. Je dois avouer que j'ai eu de la difficulté à comprendre tous ces règlements, mais nous avons maintenant, sur le plancher dans mon bureau une pile de près de huit pouces de règlements provisoires. Je croyais que ce n'était pas des règlements mais bien un moyen de nous aider à les interpréter.

Le président: Peut-être M. Sastre pourrait-il nous donner l'opinion du ministère à ce sujet.

M. Sastre: Monsieur le président, il s'agit de la quatrième ébauche, qui est considérablement différente de la première. Toutefois, il ne s'agit que d'une ébauche, et on nous présente en ce moment des critiques.

Le président: Mais un des témoins vient de dire que, de fait, il ne s'agissait pas d'un règlement provisoire découlant de la loi, mais simplement d'un code provisoire qui s'appliquait aux règlements découlant de la loi. De quoi s'agit-il vraiment?

M. Sastre: Il s'agit de la quatrième ébauche des règlements.

Le président: L'ébauche des règlements.

M. Sastre: Oui, vous avez raison. Toutefois, une partie manque: c'est l'annexe A où l'on donne une liste des marchandises dangereuses.

Le président: Il s'agit d'une liste assez volumineuse, je suppose.

M. Sastre: Je crois qu'elle comprendrait les noms de 2,900 produits, comme je l'ai dit, soit sous forme pure ou de composés qui sont les plus communément utilisés.

Le président: Donc, messieurs, je répète ma question: avez-vous eu l'occasion d'étudier soit cette ébauche soit les ébauches précédentes et d'en discuter avec les représentants du ministère?

M. Préfontaine: J'ai lu environ la moitié du document, et nous n'avons pas encore eu l'occasion de faire nos commentaires à ce sujet, mais on nous a invité à le faire et, si c'est nécessaire, nous le ferons.

M. Pelletier: Monsieur le président, nous avons communiqué avec M. Ellison par l'entremise de la Canadian Motor Coach Association. Nous lui avons fait part de certaines de nos inquiétudes particulièrement en ce qui a trait à l'application de cette loi, telle qu'elle existe aujourd'hui, particulièrement notre application des règlements.

Le président: Voulez-vous faire part de ces inquiétudes au Comité?

M. Pelletier: Si vous demandez ce que nous pensons de ces modifications, oui, je serais heureux de faire quelques commentaires.

Le président: Vous avez la parole.

[Text]

Mr. Pelletier: We are concerned it might impose a bureaucratic nightmare on us in terms of all the documentation required to accommodate the smaller shipments. In our case a single larger shipment could include several hundred smaller pieces from the same shipper. It is difficult in terms of the paperwork involved, and in terms of trying to go through the massive schedules—because they are quite comprehensive—and in handing these schedules over to our operating people, the people who are there receiving the goods from the shipper and trying to decipher what they are. They are listed in chemical terms and our people have a great deal of difficulty trying to understand these terms. It was felt that you would need someone really expert to understand the multi-syllable words that are included in the code regulations. So we have expressed some of these concerns to Mr. Ellison.

The Chairman: The way I understand your comment, it is of a rather general nature. Is there anything that you want to pinpoint?

Mr. Pelletier: Yes, having to make sure that everything is recorded, that we have the right documentation to go along with each shipment and the paperwork burden that would flow from for instance, transporting some of the small materials that we handle to larger shipments.

The Chairman: Is there any particular clause in this draft code dated October 10, 1980, to which you would like to draw attention, or any other point for that matter?

Mr. Pelletier: The one we expressed considerable concern with to Mr. Ellison was clause 62, which listed those carriers. This could cause us severe problems in remaining in business if the wording remained as such. We received assurances from Mr. Ellison that it would be changed. I presume that this has been taken into consideration. Are you aware of that, Mr. Sastre?

The Chairman: Is this clause 62 on page 117?

Mr. Pelletier: That is correct, Mr. Chairman.

The Chairman: What is your problem concerning that?

Mr. Pelletier: The way it is viewed by the Canadian Motor Coach Association, which is the representative of all the major bus carriers in the country, is that this clause could effectively put us out of the transportation of small parcels if it stands as such. It says:

Subject to any special provisions in these regulations, no person shall transport dangerous goods in a vehicle carrying members of the public.

There are exceptions to that, and they are listed for the airlines and the railways. There is nothing to define the bus role in there. In other words, when they drafted this clause, there was probably no thought given to the bus industry, and, as such, it would eliminate us from the transportation of dangerous goods which, really, in fact, would affect the profitability of our business.

[Traduction]

M. Pelletier: Toute cette documentation qui doit accompagner les plus petits colis pourrait être, pour nous, un cauchemar bureaucratique. Dans notre cas, une seule expédition plus importante pourrait comprendre plusieurs centaines de petits colis provenant du même expéditeur. C'est assez difficile en raison de la paperasserie, et des longues listes qu'il faut consulter—car elles sont effectivement très longues. Ces listes, nos employés qui s'occupent de la livraison et ceux qui reçoivent la marchandise du transporteur doivent essayer de s'y retrouver. On décrit les produits selon leur contenu chimique et nos employés ont beaucoup de mal à comprendre ces termes. Il faudrait un expert dans ce domaine pour comprendre ces mots interminables qui apparaissent dans les règlements du code. Nous avons fait part de certaines de ces inquiétudes à M. Ellison.

Le président: Si j'ai bien compris, il s'agit surtout de problèmes d'ordre général. Y a-t-il quelque chose de particulier dont vous aimeriez parler?

M. Pelletier: Oui, il faut s'assurer que tout porte les affiches nécessaires, que la documentation adéquate accompagne chaque expédition et le fardeau de la paperasserie qui proviendrait, par exemple, du transport de certains des petits colis que nous incluons dans de plus importantes expéditions. Tout cela représente un fardeau supplémentaire.

Le président: Y a-t-il des dispositions particulières dans ce code provisoire du 10 octobre 1980 ou un point particulier sur lesquels vous aimeriez attirer notre attention?

M. Pelletier: Comme nous l'avons dit à M. Ellison, c'est la disposition 62 qui nous cause la plus grande inquiétude; cette disposition 62 donne la liste de ces transporteurs. Il nous sera très difficile de continuer nos activités dans ce secteur si la teneur de cette disposition demeure la même. M. Ellison nous a assuré qu'elle serait changée. Je suppose qu'on en a tenu compte. Étiez-vous au courant de cela, monsieur Sastre?

Le président: Cette disposition se trouve-t-elle à la page 117?

M. Pelletier: Oui, monsieur le président.

Le président: Mais quel est le problème que pose cet article?

M. Pelletier: Selon la Canadian Motor Coach Association, représentant des principaux transporteurs par autocar au Canada, cette disposition, telle qu'elle est rédigée actuellement, pourrait en fait nous empêcher de faire le transport de petits colis. Cette disposition stipule que:

sous réserve de toute disposition spéciale contenue dans ces règlements, personne ne devra transporter des marchandises dangereuses dans un véhicule transportant des passagers.

Il y a des exceptions à cette disposition, et on en donne la liste pour les lignes aériennes et les compagnies ferroviaires. Mais on ne parle absolument pas des autocars. En d'autres mots, lorsqu'on a rédigé cette disposition, on n'a probablement pas pensé aux autocars; ainsi, nous ne pourrions pas faire le transport de marchandises dangereuses et cela nuirait vraiment à la rentabilité de notre entreprise.

[Text]

The Chairman: Do you carry many dangerous goods in your buses?

Mr. Pelletier: We carry goods which could be classified as dangerous under the code. One of our larger accounts is the Red Cross, for whom we transport blood and plasma. Although they come in sealed containers, we do transport them. Other examples would be the film companies—photofinishing supplies, and products for pharmaceutical companies. Avon products and nail polish remover would be considered a classification of dangerous goods. With major accounts such as Avon and Red Cross, there is no provision for us under clause 62 to transport dangerous goods. That is a serious economic factor which works to our detriment. These concerns have been relayed to Mr. Ellison.

The Chairman: Have you any other concerns about the draft code?

Mr. Pelletier: These are our main concerns, Mr. Chairman.

The Chairman: Any other questions? Gentlemen, thank you very much for your assistance.

I should also like to thank Mr. Sastre, and Miss Code, for their attendance. I do not intend this comment to be in any way a criticism, but I think the department should realize that one of the things the committee will be concerned with, and is concerned with, is the content of the draft regulations, no matter what stage they are at now in terms of further examination by the department. Perhaps you would gently convey that to whoever should know about it.

Mr. Sastre: I believe our director has made a commitment to provide this body with an advance copy of the regulations prior to committing them to the *Gazette*.

The Chairman: Yes he has. We also have a commitment from the minister, made at the time negotiations were going on about passing the bill, that the regulations would be completely available. In any event, this is not meant as a criticism but as a gentle reminder of what the committee wants to know.

Mr. Sastre: It will be done.

Senator Charbonneau: Mr. Sastre mentioned a social analysis which was being done. Is this now in final form or is it an ongoing thing? Could we have a copy of that?

Mr. Sastre: I do not think we can ever say that such a study is complete—things change and evolve continuously. However, the part of the study that has to be done relating to the economy of the country or a particular segment of the country is nearly complete.

The Chairman: The senator is asking that when it is completed it be furnished to the committee.

Mr. Sastre: I will convey the request and the concern to our director and chief of analysis. We will return with a reply.

[Traduction]

Le président: Transportez-vous beaucoup de marchandises dangereuses à bord de vos autocars?

M. Pelletier: Nous transportons des marchandises qui pourraient être classées comme dangereuses aux termes du code. Un de nos clients les plus importants est la Croix-Rouge, pour laquelle nous transportons du sang et du plasma. Mais ces marchandises sont transportées dans des récipients scellés. Un autre exemple serait le matériel nécessaire au façonnage de photos et des produits pour les sociétés pharmaceutiques. Les produits Avon et les décapants de vernis à ongles pourraient être considérés comme des marchandises dangereuses. Dans le cas de clients aussi importants que la société Avon et la Croix rouge, l'article 62 ne comporte aucune disposition régissant le transport de produits dangereux. Voilà un facteur économique important qui nous est préjudiciable. Ces préoccupations ont été transmises à M. Ellison.

Le président: Le projet de code vous inspire-t-il d'autres inquiétudes?

M. Pelletier: Ce sont là nos principales préoccupations, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Messieurs, je vous remercie beaucoup de votre aide.

Je désire également remercier M. Sastre et M^{lle} Code de leur présence. Ce que je vais dire n'est aucunement une critique, mais, à mon avis, le ministère devrait se rappeler que l'un des points qui préoccupe et préoccupera le Comité a trait au contenu du règlement, peu importe son état actuel, à la suite d'examen ultérieurs effectués par le ministère. Auriez-vous la gentillesse d'en informer qui de droit.

M. Sastre: Je pense que notre directeur s'est engagé à fournir au Comité une copie du règlement, avant qu'il ne soit imprimé dans la *Gazette*.

Le président: En effet. Le ministre s'est également engagé, à l'époque où les négociations concernant l'adoption du bill étaient en cours, à ce que le règlement soit disponible intégralement. De toute façon, je n'entendais pas formuler une critique, mais simplement rappeler ce que le Comité désire savoir.

M. Sastre: Les mesures nécessaires seront prises.

Le sénateur Charbonneau: M. Sastre a fait état d'une étude sociale qui est en cours. Le document est-il rédigé dans sa version définitive ou l'étude se poursuit-elle? Pourrions-nous en obtenir un exemplaire?

M. Sastre: Une telle étude n'est jamais terminée, puisque les choses changent et évoluent continuellement. Néanmoins, la partie de l'étude concernant l'économie nationale ou un secteur d'activités particulier au pays est à peu près terminée.

Le président: Le sénateur voudrait qu'une fois terminé, le document soit transmis au Comité.

M. Sastre: Je ferai part de la demande et des préoccupations du Comité à notre directeur et au responsable de l'étude. Nous vous communiquerons leur réponse.

[Text]

The Chairman: Thank you very much. We can excuse the witnesses and the departmental representatives, thanking them again for their attendance and assistance.

The committee adjourned.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie beaucoup. Nous remercions les témoins et les représentants du ministère de leur présence et de leur aide.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Pierre Préfontaine, Secretary, The CSL Group Inc.;
Mr. Georges H. Robichon, Legal Counsel;
Mr. Michel Pelletier, Vice-president, Special Markets,
Voyageur Entreprises Ltd.

M. Pierre Préfontaine, secrétaire, Le Groupe CSL Inc.;
M. Georges H. Robichon, conseiller juridique;
M. Michel Pelletier, vice-président, Marchés spéciaux, les
Entreprises Voyageur Limitée.



DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, January 29, 1981

Le jeudi 29 janvier 1981

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Fourth Proceedings respecting:

The examination of the subject-
matter of the *Transportation of
Dangerous Goods Act*, Chapter 36,
Statutes of Canada, 1980

Quatrième fascicule concernant:

L'étude de la teneur de la
*Loi sur le transport des
marchandises dangereuses*,
chapitre 36, Statuts du Canada, 1980

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Tuesday, October 21st, 1980:

"The Honourable Senator Smith moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, and any regulations that may be made thereunder.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 21 octobre 1980:

«L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, et tout règlement y afférent, et à en faire rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 29, 1981
(12)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:15 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bonnell, Charbonneau, Denis, Langlois, McElman, Molgat, Riley and Smith. (8)

In attendance: From the Department of Transport: Mr. Michel Sastre, Senior Adviser, Legislation and Regulations, Transportation of Dangerous Goods; Miss Judith Code, Assistant to the Senior Adviser, and Mr. Alfred Popp, Assistant General Counsel to the Department. Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses:

Mr. R. R. Mayes, Associate Executive Director, Canadian Trucking Association;

Dr. D. J. Wisdom, Technical Adviser, Provost Corporation, and Chairman, Dangerous Goods Committee, Canadian Trucking Association.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 21st, 1980, proceeded with its study of the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Mr. Mayes made an opening statement followed by Dr. Wisdom who commented on specific transportation markings and placards.

The witnesses answered questions put to them by members of the Committee.

Mr. Mayes was asked to provide members of the Committee with copies of the proposal put forward by the Canadian Trucking Association made to Mr. T. D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods, Department of Transport. In addition, the witnesses will supply the Committee with comparative slides which will show the differences between hazard placards used in the United States and those proposed for Canada.

Mr. Sastre agreed to forward the request of the Committee for copies of *Emergency Response Guide for Dangerous Goods* to the Director, Transportation of Dangerous Goods.

At 11:55 a.m., the witnesses and those in attendance departed and the Committee continued *in camera*.

At 12:15 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 29 JANVIER 1981
(12)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 15 sous la présidence de l'honorable George I. Smith, (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Charbonneau, Denis, Langlois, McElman, Molgat, Riley et Smith. (8)

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. Michel Sastre, conseiller principal, Législation et règlements, Transport des marchandises dangereuses; M^{lle} Judith Code, adjointe au conseiller principal et M. Alfred Popp, avocat-conseil général adjoint du ministère. M. Jack Silverstone, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins:

M. R. R. Mayes, directeur exécutif associé de l'Association canadienne du camionnage;

M. D. J. Wisdom, conseiller technique, La Corporation Provost, et président du Comité de l'ACC sur le transport des marchandises dangereuses.

Le Comité, conformément à son Ordre de renvoi du 21 octobre 1980 entreprend l'étude de la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

M. Mayes fait une déclaration préliminaire suivi de M. Wisdom qui fait des commentaires sur les marquages et les affiches particuliers au transport.

Les témoins répondent aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

On demande à M. Mayes de fournir aux membres du Comité des exemplaires de la proposition élaborée par l'Association canadienne du camionnage et faite à M. T. D. Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports. De plus, les témoins fourniront au Comité des diapositives comparatives qui indiqueront les différences entre les affiches utilisées aux États-Unis et celles proposées pour le Canada.

M. Sastre convient de transmettre la demande du Comité concernant les exemplaires de *Emergency Response Guide for Dangerous Goods* au directeur du Transport des marchandises dangereuses.

A 11 h 55, les témoins et les personnes présentes se retirent et le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

A 12 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

John Desmarais

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, January 29, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to study the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Members of the committee, I see a quorum and I therefore call the meeting to order. We have with us this morning to talk about the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, witnesses from the Canadian Trucking Association, Mr. R. R. Mayes, Associate Executive Director, and Dr. D. J. Wisdom, the Technical Adviser for the Provost Corporation and Chairman of the Canadian Trucking Association, Dangerous Goods Committee. I believe, Mr. Mayes, that you would like to start by making some comments related to the brief which you were kind enough to send to us some days ago, and which has been distributed to the committee.

Mr. R. R. Mayes, Associate Executive Director, Canadian Trucking Association: Thank you, Mr. Chairman, and honourable senators. I would like to apologize at the outset that we were only able to provide the submission in English, but we did provide a summary in French. Rather than read the submission per se, I will highlight some of the more important points for you. After I have concluded my remarks, perhaps Dr. Wisdom can elaborate on certain technical parts of the issues that concerns us.

Before we discuss the legislation and the code, the important thing to convey to you is certain characteristics of the trucking industry in Canada, and they were contained in the introduction of the brief. The industry comprises about 14,000 to 15,000 common carrier enterprises—public transport companies. Only 1,600 of these are federally regulated carriers. The economic regulation of all carriers takes place at the provincial level. They run the gamut from extremely small companies—one-person one-truck operation—right up to very sophisticated companies with hundreds of vehicles and hundreds of employees.

Another important thing to note, when we talk about the provincial aspects of the enforcement of the code in particular, is that the overwhelming majority of revenues for highway transport in Canada are earned on intraprovincial operations. It is an unholy mix, if you want, of interprovincial and intraprovincial companies and sources of revenue. That brings us to quite difficult problems in terms of how the code will be implemented.

We have a very long-term commitment, I might add, to the development of a national code of regulations. It goes back at least 10 years as learned from our files, and I understand it goes back further than that. We co-chaired some work in the early part of the 1970s with some other associations and with Transport Canada to start the regulation development process. Over the last two or three years we have made several substan-

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 29 janvier 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 00 pour étudier la teneur de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Membres du Comité, je vois que nous avons le quorum. La séance peut commencer. Pour nous parler de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, nous avons avec nous ce matin M. R. R. Mayes, directeur exécutif adjoint de l'Association canadienne du camionnage et M. D. J. Wisdom, conseiller technique de la Société Provost et président du comité des marchandises dangereuses de l'Association canadienne du camionnage. Je suppose, monsieur Mayes, que vous voudrez commencer par commenter le mémoire que vous avez eu la bonne idée de nous envoyer il y a quelques jours et qui a été distribué aux membres du Comité.

M. R. R. Mayes, directeur exécutif adjoint, Association canadienne du camionnage: Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. Je m'excuse de ne pouvoir fournir qu'une version anglaise du mémoire, mais nous avons rédigé un résumé en français. Au lieu de vous faire lecture du mémoire, je vais souligner certains de ses points les plus importants. Après mes commentaires, M. Wisdom pourra peut-être fournir des explications sur certains aspects techniques des questions qui nous préoccupent.

Avant de discuter de la loi et du code, il serait important que je vous décrive certaines des caractéristiques du secteur du camionnage au Canada; ces données se trouvent dans l'introduction du mémoire. Le secteur regroupe de 14 000 à 15 000 entreprises de transport public. Cependant, à peine 1 600 d'entre elles sont réglementées par le gouvernement fédéral. Dans le domaine économique, la réglementation qui régit tous les transporteurs est de compétence provinciale. Le secteur compte à la fois des entreprises très modestes ne comportant qu'un seul conducteur et un seul camion et des sociétés très développées qui ont des centaines de véhicules et d'employés.

En ce qui concerne les pouvoirs provinciaux reliés à l'application du code en particulier, il faut garder à l'esprit qu'une proportion très élevée des revenus du secteur du transport routier au Canada provient des opérations intraprovinciales. Nous sommes donc en présence d'un amalgame plus ou moins ordonné de sociétés qui prennent en charge des opérations interprovinciales et locales et tirent leurs recettes de diverses sources. Cette situation soulève des problèmes fort épineux au chapitre de l'application du code.

Je puis ajouter que nous travaillons à l'établissement, à très long terme, d'un code national de réglementation. Nos dossiers indiquent que nous nous sommes attelés à cette tâche il y a au moins dix ans. Au début des années 70, nous avons établi des contacts avec certaines autres associations et avec le ministère fédéral des Transports pour enclencher le processus de réglementation. Les deux ou trois dernières années, nous avons

[Text]

tive submissions both on the legislation and the code. We would like to see the code implemented as soon as possible.

Having said that, we believe there are certain areas that do need clarification. Those are the ones we are raising with the committee this morning. If I can split those concerns into two—concerns with the legislation and concerns with the code—I will deal with the legislation first. The first two concern the quite sensitive area of federal-provincial relations, and deals with complementary provincial legislation that will be necessary to implement the code, and also the problem of enforcement.

Dealing with the issue of the implementation by the provinces of the code, we believe it is absolutely essential that the provinces track the wording in the federal bill to ensure that there is a complete application of responsibility through the distribution chain, both for intra- and interprovincial movements by highway transport.

In the brief we cited—not to single any particular province out, but it happened to occur just before Christmas—a bill before the Ontario legislature seeking to apply the federal dangerous goods code to that province. We saw some omissions in that act. We believe that because the term “offer for transport” was not included in the bill, there would have been a significant deficiency in the application of that legislation to the movements that were by intraprovincially-regulated shippers—people who were registered in just one province and shipping goods within one province. If you consider that possibly 50 per cent of the revenues of the common carrier industry in Canada are generated within Ontario, you can see the potential for problems there.

We realize it is a sensitive area, but I guess what we are hoping is that there will be every incentive for officials in Transport Canada to deal with their provincial counterparts, to use whatever moral suasion is possible, and to do the same at the ministerial level, that is, to ensure that there is a close tracking by the provinces of the federal wording.

The second area deals with the issue of consistency in enforcement. The legislation sets up a class of inspectors and we do not particularly object to that, provided there is adequate and consistent training. I understand that the director was here before Christmas and informed you of some moves that will be taken by the department to institute such training. The problem we see there is that there is no real guarantee that there will be consistency in the way the regulations are applied when enforced by the provinces.

Again in the brief we mention the instance of, let us say, the function being delegated to weigh-scale operators in one province, and in another, perhaps, to graduates in chemical engineering working for an environmental protection service. Obviously the degree and nature of the enforcement would be radically different, and we believe there has to be great care and attention to that.

It could be argued that where you had the weigh-scale people act as inspectors, they could or should implement only part of the code, with other responsibilities being split between

[Traduction]

soumis plusieurs propositions importantes à propos de la législation et du code. Nous aimerions que ce code soit établi le plus tôt possible.

Cela dit, nous estimons qu'il faut apporter des précisions sur certains points, que nous souhaitons aborder avec le Comité ce matin. Ces questions ont trait, d'une part, à la législation et, d'autre part, au code; je vous entretiendrai d'abord de la législation il y a tout d'abord la question fort délicate des relations fédérales-provinciales à laquelle se rattachent les lois complémentaires que les gouvernements provinciaux devront édicter pour établir et appliquer le code.

En ce qui concerne l'application du code par les provinces, nous considérons qu'il est absolument essentiel que ces dernières s'intéressent au libellé du projet de loi fédéral pour veiller à ce que les responsabilités soient réparties équitablement dans le réseau de distribution en ce qui concerne le transport routier intra et interprovincial.

Dans notre mémoire, nous faisons allusion, sans vouloir faire mention de provinces en particulier, mais il se trouve que ces événements se sont produits juste avant Noël, à un projet de loi qui a été soumis à l'Assemblée législative de l'Ontario et qui vise à faire appliquer dans cette province le code fédéral régissant les marchandises dangereuses. Nous avons constaté que ce projet de loi comportait certaines omissions. Nous croyons que, parce que l'expression «offrir de transporter» n'a pas été incluse dans le projet de loi, ce dernier comporte des lacunes graves au chapitre de l'assujettissement à cette loi des opérations de transporteurs qui ne sont inscrits et ne font du transport que dans une seule province. Compte tenu du fait qu'à peu près la moitié des revenus des transporteurs publics au Canada sont produits en Ontario, vous avez une idée des problèmes qui peuvent survenir.

Nous savons qu'il s'agit d'une question délicate et nous espérons que les fonctionnaires du ministère fédéral des Transports recevront ordre d'exercer des pressions sur leurs homologues provinciaux et au niveau ministériel pour que les provinces se conforment le mieux possible au libellé du texte fédéral.

La deuxième question concerne l'uniformité de l'application. La loi prévoit la création de catégories d'inspecteurs et nous ne nous y opposons pas, pourvu que la formation soit adéquate et valable. Je crois comprendre que le directeur a comparu devant vous avant Noël et qu'il vous a parlé de certaines mesures que le ministère entend prendre dans le domaine de la formation. Nous n'avons malheureusement pas la garantie que les règlements seront appliqués de façon uniforme dans les différentes provinces canadiennes.

Dans notre mémoire, nous citons un exemple pour lequel des responsabilités ont été confiées aux opérateurs de balance dans une province alors que, dans une autre, ces responsabilités étaient confiées à des diplômées en génie chimique travaillant dans un service de protection de l'environnement. Évidemment, la nature et la portée des mesures d'application varient considérablement et nous croyons que, dans ce domaine, il faut user de la plus grande prudence.

Certains pourraient soutenir que dans le cas des opérateurs de balance qui font office d'inspecteurs, l'application d'une partie seulement du code pourrait ou devrait leur être confiée,

[Text]

other agencies. Again there is the problem of consistency in the uniformity of enforcement. We have seen this sort of inconsistency before in federal regulations, particularly with the Canada Labour Code, and we are not anxious, in this particular instance, where operating safety is involved, to see a similar development.

Of the other two aspects that I would like to bring to your attention with respect to the legislation, the first deals with proclamation. According to legal opinion that we have received, and following from proclamation last November we are now liable under section 15, to seizure of vehicles, and under section 18 for the costs of clean-up, except in cases where the inspectors would have had to give information as to how one should proceed.

The unfortunate thing here is that we do not have the information at the moment. There are no regulations published, and the code is not gazetted. We are not getting the information from the shippers about what we are transporting; yet we are already exposed to the unlimited liability that is anticipated under the legislation. We would urge that every effort be made to expedite the production of the code so that this gap could be closed.

Our other concern with the legislation also deals with liability, and we are raising it for your attention. We have not given it a lot of thought up to now but we see a problem arising there from the ability of common carriers to obtain adequate insurance for third party liability consequent upon the legislation.

We understand from informed sources that the two transcontinental railways are having problems getting insurance above \$100 million. I would ask you to consider what that means in terms of the small privately owned common carriers, who are not being underwritten by the Government of Canada as at least one of the railway companies is in terms of ability to obtain insurance. I would point out for your consideration that two modes of transport, the marine and the air mode, already have ceilings on the liability that they are exposed to, which I believe is regulated by international convention.

Moving to the code, we believe that the current version, the so-called draft four, is much improved over previous versions. We think that the concept of national standards and accepted practices is a very good move. It gives flexibility for the introduction of new technology and processes in the future, and we think that is a very sensible move. It is not regulation for regulation's sake.

Having said that, the current draft is still an extremely complicated document and we have anticipated launching a training program as soon as the regulations are gazetted, putting out explanatory material; but we are very dubious about our ability to explain to the infrequent handler of dangerous goods or the small carrier the requirements imposed upon them. It is still an extremely complex document, even for the members of our committee who have been through three

[Traduction]

à condition que d'autres organismes assument une partie des responsabilités. Le problème de l'uniformité des mesures d'application reste entier. Nous avons déjà noté un manque d'uniformité dans l'application des règlements fédéraux, surtout en ce qui concerne le Code du travail, et nous ne tenons pas à ce que cette situation se répète dans le cas qui nous intéresse, d'autant plus que la sécurité des opérations est en cause.

Le premier des deux aspects de la législation que je voulais porter à votre attention concerne la proclamation. Selon les opinions juridiques que nous avons recueillies, et du fait de la proclamation de novembre dernier, et des dispositions de l'article 15, nous sommes maintenant passibles, en vertu d'une saisie de véhicules, et l'on peut, en vertu de l'article 18, nous imputer le coût des opérations de nettoyage, sauf dans le cas où les inspecteurs auraient dû fournir des informations sur la façon dont les transporteurs devaient procéder.

Nous ne disposons malheureusement pas de ces informations à l'heure actuelle. Aucun règlement n'est publié et le code ne figure pas encore dans la *Gazette*. Les expéditeurs dont nous transportons les marchandises ne peuvent nous renseigner et, pourtant, nous assumons les responsabilités illimitées prévues dans la loi. Nous demandons instamment au gouvernement de hâter la publication du code pour que nous sachions à quoi nous en tenir.

Nous signalons également l'autre aspect de la loi qui nous inquiète et qui traite des responsabilités. Nous n'avons pas encore étudié la question en profondeur, mais nous nous interrogeons sur la possibilité, pour les transporteurs publics, d'obtenir des assurances de responsabilité civile conformes à la loi.

Nous avons appris de certaines sources que les deux sociétés ferroviaires transcontinentales avaient de la difficulté à s'assurer pour des montants dépassant \$100 millions. Je vous demanderais de songer aux difficultés que pose l'obtention d'une assurance pour une petite entreprise de transport public qui appartient à des intérêts privés et qui n'est pas soutenue par le gouvernement du Canada, comme le sont les sociétés ferroviaires ou du moins l'une d'elles. Je vous ferai remarquer que, selon une convention internationale, la responsabilité des transporteurs maritimes et aériens est, sauf erreur, déjà limitée.

Pour ce qui est du code, nous jugeons que la version actuelle, la quatrième, est de loin supérieure aux précédentes. La notion de normes nationales et de pratiques établies constitue un point très positif. Elle permettra aux transporteurs de mettre au point des techniques et des procédés nouveaux, ce qui représente une amélioration sensible. Dans ce cas précis, le gouvernement ne réglemente pas pour le plaisir de réglementer.

Cela dit, le projet actuel demeure un document extrêmement complexe et nous prévoyons mettre sur pied un programme de formation dès que les règlements seront publiés et que les explications nécessaires nous seront communiquées; nous craignons toutefois que ceux qui ne manipulent que rarement des marchandises dangereuses ou les petits transporteurs n'aient de grandes difficultés à comprendre les exigences qui leur sont imposées. Le document reste extrêmement com-

[Text]

previous drafts in great detail. There are areas there that are still confusing and overlap.

The second problem that we see with the code at the moment arises from what we call, in our jargon, LTL freight, less than truckload freight. The vast majority of those van trailers that you see operating on highways in Canada are, in fact, consolidations of freight from several shippers put into one unit; they go to another city and there the unit is stripped down and the freight distributed to several consignees.

We see a real problem there with the information that will be provided to us with respect to that type of freight. The current version of the code has four categories of exemptions which are listed in our submission. They are very complicated, they overlap, and we believe they are not stringent enough for our purposes.

Having said that, we do not want to give you the impression that we are looking for regulations for regulations' sake. The typical example that everyone cites in Avon cosmetics. They have certainly been very vocal on this problem. We agree that we do not want consumer toiletries to have labels and placards, and what have you. That would choke the system with irrelevant information.

The sort of thing that bothers us—and Dr. Wisdom will elaborate on this—is the possibility for much larger consignments of quite dangerous goods that are packaged in small amounts to get through, without any real or adequate or precise information. That concern does not stop with us. We obviously want that information so that we can consolidate the loads in an appropriate fashion, so that if we need to maintain separation between certain products we will be able to do it.

The second requirement for information is if, unfortunately, there is an accident and the emergency personnel coming up need to know what is in a trailer. I have an example with me. I am not sure whether it is admissible to circulate it for your information. It is an example of someone who picked up 57 cartons of paints. That is how it was described. Fire started in the trailer. There happened to be four cartons in the trailer contained in aerosols, and they blew the top off the trailer. There was no information at all as to inflammability or the explosive nature of that product. Luckily the explosion occurred just before the firemen entered the trailer to douse the explosion, so there was no injury.

We believe that these instances are relatively common. It is extremely difficult to get a handle on them because at the moment we are not receiving the information as to the nature of the product. So always after the fact you are sifting through the refuse to find an attributable cause. So when it comes to the socio-economic impact analysis that the branch is conducting, we have not been able to get very much substantive information to them, even though there is a tremendous amount of anecdotal evidence as to the nature of this problem.

The last issue that we would like to raise with you is one dealing with international operations. In our long-standing support of the code, we had always worked on the assumption

[Traduction]

plexe, même pour les membres de notre comité qui ont analysé les trois précédents projets en détail. Des aspects restent nébuleux et il y a parfois chevauchement.

Le deuxième aspect du code que nous jugeons critiquable concerne ce que nous appelons dans notre jargon les chargements partiels. La plus grande partie des camions semi-remorques qui sillonnent les routes canadiennes transportent en fait des marchandises provenant de plusieurs expéditeurs et regroupés en un seul chargement; en arrivant dans une ville, le camionneur distribue les différentes parties de son chargement à plusieurs consignataires.

Les informations qui nous seront fournies à propos des chargements de cette nature nous posent certaines difficultés. La présente version du code comporte quatre catégories d'exemptions dont nous dressons la liste dans notre mémoire. Ces exceptions sont très complexes et se recoupent. Nous croyons également qu'elles ne sont pas rigoureusement respectées.

Cela dit, nous ne voudrions pas vous donner l'impression que nous voulons un règlement pour le plaisir de la chose. L'exemple que tout le monde donne est celui des produits de beauté Avon. Cette société a certainement très bien fait connaître sa position à ce sujet. Nous convenons que les étiquettes et les placards ne sont pas nécessaires pour les produits de toilette. Le système croulerait sous le poids des renseignements inutiles.

Ce qui nous inquiète, et M. Wisdom pourra vous en dire plus long à ce sujet, c'est que des quantités assez importantes de marchandises dangereuses sont expédiées en petits paquets pour contourner le code et que ces paquets n'offrent pas suffisamment de renseignements. Nous ne sommes pas les seuls à nous en inquiéter. Nous désirons obtenir ces renseignements afin d'organiser les changements en conséquence, de façon à pouvoir séparer certains produits si cela s'impose.

Ces renseignements peuvent aussi s'avérer nécessaires si un accident survient et que le personnel chargé de s'occuper de l'urgence a besoin de savoir ce que contient une remorque. Je peux vous donner un exemple. Je me demande si je peux vous communiquer ces renseignements. Un camion transportait 57 cartons de peinture. La remorque a pris feu. Mais quatre cartons contenaient en fait de la peinture en aérosol et lorsque ceux-ci ont explosé, ils ont fait sauter le toit de la remorque. Les cartons ne portaient aucun renseignement au sujet du caractère inflammable ou explosif du produit. Heureusement, l'explosion s'est produite immédiatement avant que les pompiers n'entrent dans la remorque. Personne n'a été blessé.

Nous croyons que les cas de ce genre sont assez fréquents. Ils sont assez difficiles à prévenir parce que nous ne recevons pas actuellement les renseignements voulus au sujet de la nature du produit qu'on nous demande de transporter. Il faut donc toujours chercher parmi les débris la cause possible de l'accident. En ce qui touche l'analyse des conséquences socio-économiques que la direction a entreprise, nous ne pouvons pas lui fournir beaucoup de renseignements pertinents même si de nombreux faits permettent de cerner la nature du problème.

En dernier lieu, nous aimerions aborder avec vous la question des opérations internationales. Nous avons toujours appuyé l'adoption d'un code parce que nous croyions qu'une

[Text]

that there would be reciprocity of recognition of the U.S. regulations. There is a reciprocity statement in the code which we reproduced in our submission. We do not believe it is strong enough. We think that it will lead to requirements for double labelling, double placarding, inconsistent requirements on bills of lading because of differences between U.S. and Canadian regulations. We believe that reciprocity should be total.

In conclusion, we would like to bring to your attention the fact that while a tremendous amount of attention is being devoted to the code, it is by no means the only series of regulations being generated in Canada on the issue of the transport of dangerous goods. We have a standing committee in our organization called the Standards Council, and there are about 11 items on that agenda dealing with various regulations at the municipal or provincial level touching on the transportation of dangerous goods.

In our dealings with municipalities and provinces we have repeatedly said to them that while we understand their desire and the need that is felt to implement regulations, we believe there should be consistency of terminology with the federal code so that there can be a matching of the various requirements; but the longer the code is delayed, the more tenuous is that position. So that is another reason, in our view, why every effort should be made to expedite the production of the simplified code as soon as possible.

With those comments and with your indulgence I should like to ask Dr. Wisdom to elaborate on some aspects.

The Chairman: Thank you. We will be glad to hear from Dr. Wisdom.

Dr. D. J. Wisdom, Technical Adviser, Provost Corporation, Anjou (Chairman, CTA, Dangerous Goods Committee), Canadian Trucking Association: Mr. Chairman and honourable senators, I would like to give a few more details of our criticisms of the code and perhaps some examples. The code is so complex that it is very difficult to talk in general terms, and it is much easier to illustrate how a specific product could or would be handled.

The root cause of the complexity of the code is the classification of products into classes, divisions and danger or compatibility groups. The terminology tends to vary. There are nine classes which are very reasonable and rational, up to five divisions, and up to 12 danger or compatibility groups. Thus there is quite a considerable number of permutations that one could have. However, when transporting dangerous materials, there is a very limited number of different ways in which one can handle the products. To split them up into many different groups is really useless for the purposes of transportation.

In addition, the handling requirements depend on the danger group of the product. This information is not available to the carrier. The shipper is not required to mark the danger group on any shipping document, and yet the placarding requirement can depend on the danger group.

[Traduction]

entente réciproque serait signée avec les États-Unis. Le code contient une déclaration de réciprocité que nous avons citée dans notre mémoire. Nous ne croyons pas qu'elle soit suffisamment forte et nous craignons qu'elle ne résulte en un double emploi en ce qui touche l'étiquetage, l'affichage et les exigences concernant les connaissances requis à cause des différences entre les règlements américains et canadiens. A notre avis, la réciprocité devrait être totale.

En conclusion, nous aimerions souligner le fait que, même si le code semble retenir toute l'attention actuellement, ce n'est pas le seul ensemble de règlements en voie d'élaboration au Canada dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. Notre organisme compte un comité permanent appelé le Conseil des normes qui étudie actuellement onze points concernant divers règlements dont l'adoption est prévue à l'échelle municipale ou provinciale.

Nous n'avons cessé de répéter aux municipalités et aux provinces que même si nous comprenons qu'elles désirent adopter des règlements, ou qu'elles en éprouvent le besoin, il serait préférable d'uniformiser la terminologie et les règlements adoptés dans ce domaine. Mais plus on met de temps à adopter un code, plus il sera difficile de le faire. Voilà une autre raison, à notre avis, pour laquelle on devrait s'efforcer de publier dès que possible une version simplifiée du code.

Avec votre permission, je demanderais maintenant à M. Wisdom d'ajouter quelques mots à ce sujet.

Le président: Je vous remercie. La parole est à M. Wisdom.

M. D. J. Wisdom, conseiller technique, société Provost, Anjou (président, ACC, Comité des marchandises dangereuses), Association canadienne du camionnage: Monsieur le président et honorables sénateurs, j'aimerais ajouter quelques précisions au sujet des critiques que nous formulons à l'égard du code et peut-être vous donner certains exemples. Le code est tellement complexe qu'il est très difficile d'en parler en termes généraux. Je préférerais donc vous donner des exemples concrets.

La complexité du code est imputable à la répartition des produits en classes, et en divisions, ou en groupes selon la gravité du danger que présente leur transport ou selon les produits qui peuvent être transportés ensemble. Il existe neuf classes qui sont très raisonnables et logiques, cinq divisions et douze groupes selon le danger ou la compatibilité. Le nombre de permutations pourrait donc être important. Toutefois, il y a très peu de façons de transporter des marchandises dangereuses. Par conséquent, il est tout à fait inutile de répartir les produits en tant de différents groupes pour ce qui est du transport.

En outre, les précautions à prendre dépendent de la gravité du danger que présente le transport du produit. Les transporteurs ne disposent pas de ces renseignements. L'expéditeur n'est pas tenu d'inscrire sur les documents d'expédition le groupe de risque auquel appartient le produit. Pourtant, les

[Text]

The unnecessarily large number of groupings complicates packaging, labelling, placarding and segregation requirements, and it makes the exemptions for packaged goods virtually incomprehensible.

An example of that would be poisons. In the latest draft there are two separate placards for poisons. The one I am showing you is an old one. There is the death's heads, and the other is the ear of wheat with a cross on it. If I am transporting lead acetate, I would use this particular placard showing the ear of wheat but if I transport lead arsenate, I would use this one showing the death's head. Yet if I want to know what to do in case of an incident, I would take the emergency response guide, and both products give me the same emergency response—refer me to the same page. So I have two different placards to tell me the same information. I find that is confusing. It would be easier to have just one placard for poisons, especially when the response I am given by Transport Canada's information book is the same. Also, with a substance such as "Paraquat", if it is 41 per cent, it requires a death's head placard; if it is 39 per cent it requires the ear of wheat placard. For the same product you have two different placards depending on the concentration. To me it seems irrational to use two placards to define what is, essentially, the same danger, and one should not expect the placards to be more sophisticated than a reference book.

The classification of poison is another problem. When an incident occurs you see a placard and you immediately know that it is a poison. The next piece of information one requires is, how does this poison act? Is it a poison which goes through the skin, through the nose, through the mouth, or is it infectious? These four pieces of information are not available. What we are told instead is whether it requires one teaspoon or two teaspoons to kill me, but it does not tell me how it kills me. We have therefore suggested that the poisons be divided simply into divisions according to the type of poison—ingestion, inhalation, absorption or infection—which will give any responsible emergency personnel, and people consolidating freight, the useful information they require. At the present time we have lots of information, but it is virtually irrelevant. The information we are given is as to how much it takes to kill a white rat, not as to how it kills the white rat.

As Mr. Mayes mentioned earlier, one of our big criticisms is with regard to the exemptions for packaged goods. There are four ways in which packaged goods can be exempt from the requirements of the code. It can be a named product exemption, an exemption by reason of concentration or dilution, even though the product is still dangerous, a limited quantity exemption, or a consumer commodity exemption. These are very complicated, and it is difficult to know which exemption takes precedence, or exactly how one should transport any particular packaged goods. Here I think it would be much better if I were to give specific examples of how certain products could be handled.

[Traduction]

exigences en matière d'affichage dépendent parfois du groupe auquel appartient le produit.

Le nombre démesuré de groupes complique l'emballage, l'étiquetage, l'affichage et rend presque incompréhensible les exceptions en ce qui a trait aux produits emballés.

Prenons l'exemple des poisons. Le dernier projet propose deux symboles pour les poisons. Voici les anciens symboles utilisés pour les poisons. Il y a d'abord la tête de mort et l'épi de blé marqué d'une croix. Si je transporte de l'acétate de plomb, j'utiliserai l'épi de blé, mais pour de l'arséniate de plomb, j'utiliserai la tête de mort. Pourtant, si je veux savoir ce qu'il faut faire en cas d'accident, je consulte le guide des mesures à prendre en cas d'urgence qui renvoie à la même page pour les deux produits, car il faut procéder de la même façon. J'ai donc deux symboles qui me donnent les mêmes renseignements. Je crois que cela prête à confusion. Il vaudrait mieux avoir un seul symbole pour les poisons étant donné que d'après la brochure d'information de Transport Canada, il convient de prendre les mêmes mesures en cas d'urgence. Quant à un produit comme le paraquat, si la concentration est de 41 p. 100, il faut utiliser le symbole de la tête du mort et si la concentration est de 39 p. 100, l'épi de blé. Pour le même produit on doit donc utiliser deux symboles différents selon sa concentration. Il me semble tout à fait illogique d'utiliser deux symboles pour définir essentiellement le même danger et l'on ne devrait pas s'attendre que des symboles soient plus explicites qu'un manuel.

La classification des poisons pose un autre problème. Lorsqu'un accident se produit, on sait tout de suite qu'il s'agit d'un poison si on voit un certain symbole. On se demande ensuite comment agit ce poison. Est-ce un poison qui passe par la peau, par le nez, par la bouche ou déclenche-t-il une infection? Ces renseignements ne sont pas disponibles. On nous dit toutefois qu'il faut une cuillerée ou deux de ce poison pour tuer une personne et non comment il agit. Nous proposons donc que les poisons soient classifiés d'après le type du poison, selon qu'il agit par ingestion, inhalation, absorption ou infection. De cette façon, le personnel chargé des urgences ou de l'expédition des marchandises disposerait de tous les renseignements utiles. Actuellement, on nous fournit toutes sortes de renseignements presque inutiles. On nous dit combien de poison il faut pour tuer un rat blanc, mais pas comment ce poison le tuera.

Comme monsieur Mayes l'a mentionné plus tôt, l'une de nos principales critiques concerne les exceptions au sujet des produits emballés. Ceux-ci peuvent être exemptés pour quatre raisons. Une exception peut toucher un produit donné ou un produit d'usage courant. Même si le produit est dangereux, il peut faire l'objet d'une exception s'il est expédié en quantité restreinte ou s'il est dilué. Les exceptions sont très complexes et il est difficile de savoir lesquelles ont préséance ou exactement comment transporter les produits emballés. Je crois qu'il vaudrait mieux que je vous donne certains exemples à ce sujet.

[Text]

Let me take, for example, a gas cylinder. This example is, in fact, propane, but it could be containing a product called "mappgas", which is a methylacetylene and propadiene mixture. I could put up to 5,000 kilograms of these in a truck as a limited quantity, and what I would mark on the bill of lading would be, "methylacetylene and propadiene mixture, limited quantity." That is all that is on the bill of lading. There is nothing on the outside of the truck, and yet there are virtually five tons of this material in that truck. If there is a fire involving that truck, when the fireman arrives he might be lucky enough to get the bill of lading. If he gets it, it will say, "methylacetylene and propadiene mixture, limited quantity." What will that tell him? It will not tell him that it is a compressed gas, or that it is flammable. He might assume it is a plastic, even, since propadiene can sound very similar to polyethylene or polypropylene.

The "limited quantity" designation will not give the information you require when dealing with certain products. If I fill a truck with these, the shipping document, again, will have "methylacetylene and propadiene" on the shipping document, and the truck is full of them—perhaps 40 tonnes. On the outside of the trailer there will be a "danger" placard. Again, emergency response personnel will not know how to react. They will not know it is a gas; they will not know that it is flammable.

That was an example also of a limited quantity, as I said. I could also have exempted it as a consumer commodity. I now produce as an example of a consumer commodity a gallon plastic bottle of muriatic acid, or hydrochloric acid. You can purchase this at any hardware store. If I ship 2,500 kilograms of this product I am not required to write anything on the shipping paper. On the shipping paper I could write, "cement-cleaner". Yet I have two and a half tonnes of this in the vehicle. On the package I am only required to mark the nature of the danger, which is a consumer commodity marking, and which is likely to be confusing, because we are currently talking about transportation markings which in this case, as a corrosive, should be, as in this sign, with the hand being burned. We are therefore going to end up with complexity for the person handling it because of two sorts of markings, and because of the fact that there is no definition of how the marking shall be done.

Quite often you will see a black consumer marking on a dark blue background—and I have an example of that—on a poison. It is very difficult to see that "danger" mark, actually, and one can look at these and not really notice whether it is poison or not.

As a consumer commodity I can ship two and a half tonnes of this, and all I am required to put on is this sort of marking of no specific size. It can be obscure, or just some euphemism saying "detrimental to skin tissue", but not necessarily corrosive.

[Traduction]

Prenons l'exemple d'une bonbonne de gaz. Il s'agit en fait du gaz propane, mais la bonbonne pourrait contenir ce qu'on appelle du «mappgas», un mélange de méthylacétylène et de propadiène. Je pourrais mettre jusqu'à 5 000 kilogrammes de ces produits dans un camion et inscrire sur le connaissement «mélange de méthylacétylène et de propadiène en quantité restreinte.» C'est tout ce qu'il suffit d'inscrire sur le connaissement. Rien ne doit être inscrit sur le camion qui transporte presque cinq tonnes de ce produit. Si un feu se produit dans le camion, le pompier peut tomber par chance sur le connaissement. S'il le trouve, rien d'autre n'y sera inscrit que «mélange de méthylacétylène et de propadiène en quantité restreinte.» Que pourra-t-il en conclure? Il ne saura pas qu'il s'agit d'un gaz sous pression qui est inflammable. Il pourra même penser qu'il s'agit d'un produit plastique puisque le terme propadiène ressemble beaucoup à polyéthylène ou à polypropylène.

L'expression «en quantité restreinte» ne donnera aucun des renseignements dont on a besoin pour manipuler certains produits. Sur le connaissement, il ne sera inscrit que «méthylacétylène et propadiène» même si le camion en transporte quelque 40 tonnes. La remorque arborera bien le signe «danger», mais le personnel du service d'urgence ne saura que faire. Il ignorera s'il s'agit d'un gaz ou d'une substance inflammable.

Comme je l'ai déjà dit, c'est un exemple ayant trait aux petites quantités. J'aurais pu, tout aussi bien, considérer qu'il s'agissait d'un produit de consommation et appliquer l'exemption prévue. Voici maintenant un exemple de produit de consommation, une bouteille de plastique d'un gallon contenant de l'acide muriatique ou chlorhydrique. Les quincailleries en gardent en stock. Si j'expédie 2500 kilogrammes de ce produit, je ne suis pas tenu d'indiquer quoi que ce soit sur le document d'expédition. Je pourrais tout simplement écrire «nettoyeur de ciment», et transporter deux tonnes et demie de ce produit dans le véhicule. Je ne suis tenu d'indiquer sur l'emballage que la nature du danger, c'est-à-dire donner une indication utilisée pour les produits de consommation et qui risque de prêter à confusion, parce que nous parlons en ce moment d'indications en matière de transport et que, dans le cas qui nous occupe, comme il s'agit d'un produit corrosif, ces signes doivent tout comme l'indication que voici, montrer une main brûlée. Nous allons finir par confondre la personne qui manipule ce produit, parce qu'il est question de deux sortes d'indications et qu'il n'est nullement défini comment l'indication doit être faite.

Très souvent, on voit une indication noire sur un fond bleu foncé, qui nous avertit qu'il s'agit d'un poison—en voici un exemple. Il est très difficile de voir l'indication «danger», et il est même tout à fait possible d'y jeter un coup d'œil, sans vraiment pouvoir remarquer si c'est un poison ou non.

Je peux donc expédier deux tonnes et demie de ce produit comme produit de consommation, et il me suffit d'y faire figurer une indication de ce type, quelles qu'en soient les dimensions. Je peux m'exprimer en termes obscurs, ou utiliser un simple euphémisme du genre «nocif pour l'épiderme». Je n'ai pas vraiment à dire qu'il s'agit d'une substance corrosive.

[Text]

The Chairman: Would you name the material about which you are making these last remarks?

Dr. Wisdom: Muriatic acid.

The Chairman: The reason I ask you that is so that the record will show what we see on the bottle.

Dr. Wisdom: This is muriatic acid in gallon bottles. Up to two and a half tonnes—metric tonnes—I only require this marking on the packaging, and the marking can be as small or obscure as I like. There is no control on that from the transportation point of view.

The Chairman: Could you identify the marking by some terminology?

Dr. Wisdom: The marking for a corrosive shows a skeleton hand in a jar, surrounded by an octagon.

If I transport more than two and a half tonnes I actually have to indicate the danger on the shipping paper. Again, the wording is not specified in the code, so I can just write a euphemism for "corrosive", which, again, could be obscure. If it were required to write the word "corrosive", it would tell us a lot more, but we could write "detrimental to hands", or "attacks metals", or something like this, rather than the word "corrosive" itself, which has a very specific meaning. If I have a truckload of these I will have this consumer marking on the packaging, perhaps a euphemism on the shipping document and "danger" on the outside of the trailer.

Similarly, I can fill a truck with one litre bottles of acetone. Again you have these fairly obscure markings which are not likely to be immediately noticeable. These are consumer markings again. On the outside of the truck there will be "danger" marked. Somebody approaching a truck full of acetone, therefore—

The Chairman: I hate to keep coming back to this, Dr. Wisdom, but could you identify these consumer markings? That is so that someone reading the transcript will know what you are talking about.

Dr. Wisdom: The consumer marking for flammable acetone is an octagon with a flame inside it, and also, being a poison, it has a diamond rectangle with a death's head inside it; but if a trailer full of this acetone, in litre bottles, was on fire, the fireman approaching it would just see a placard saying, "danger". Had that trailer, however, been loaded with consignments of less than two and a half tonnes, going to a series of stores, there is no possibility of it being placarded, because the shipper, or the carrier, has no means of knowing, since under two and a half tonnes there is no marking on the documentation to warn the transporter that it is indeed a dangerous product.

Here is another example. One can, under the code as written, carry a truckload of 45 gallon drums of diesel fuel,

[Traduction]

Le président: A quel produit ces dernières observations se rapportent-elles?

M. Wisdom: L'acide muriatique, monsieur le président.

Le président: Je vous le demande, parce qu'il faut inscrire au compte rendu ce qui apparaît sur la bouteille.

M. Wisdom: C'est de l'acide muriatique en bouteilles d'un gallon. Jusqu'à 2 tonnes métriques et demie, je ne suis tenu d'apposer que cette indication sur l'emballage, et elle peut être aussi petite et obscure que je le souhaite. Aucun contrôle n'est donc exercé en matière de transport.

Le président: Pouvez-vous nous définir l'indication?

M. Wisdom: Il s'agit, pour un produit corrosif, d'un octogone entourant une main squelettique plongée dans un récipient.

Si j'en transporte plus de deux tonnes et demie, je dois effectivement indiquer la nature du danger sur le document d'expédition. Toutefois, comme le code ne précise pas la formulation à utiliser, je peux recourir à un euphémisme et éviter de parler de produit «corrosif». S'il fallait écrire le terme «corrosif», nous saurions davantage à quoi nous en tenir, mais il est permis d'écrire «nocif pour les mains» ou encore «attaque les métaux» ou autre expression semblable, plutôt que d'employer le terme «corrosif» même qui a un sens bien précis. Si je conduis un camion chargé de ce produit, j'afficherai cette indication sur l'emballage, peut-être un euphémisme sur le document d'expédition et un signe de «danger» à l'extérieur de la remorque.

De la même façon, je peux remplir tout un camion de bouteilles d'un litre d'acétone. Et là encore, il est question de ces indications passablement insignifiantes qu'on ne remarque pas facilement. Je parle toujours d'indications pour produits de consommation. Un côté extérieur du camion portera la mention «danger». Quelqu'un qui s'approche d'un camion rempli d'acétone...

Le président: Veuillez m'excuser de revenir sans cesse là-dessus, monsieur Wisdom, mais pourriez-vous décrire ces indications pour les produits de consommation? Je le demande à l'intention du lecteur qui prendra connaissance du compte-rendu.

M. Wisdom: L'indication utilisée dans le cas de l'acétone inflammable est un octogone au milieu duquel se trouve une flamme, et comme ce produit est aussi un poison, on y voit un losange encadrant une tête de squelette. Si une remorque remplie de bouteilles d'un litre d'acétone prenait feu, le pompier qui s'en approcherait pourrait lire l'indication «danger». Supposons toutefois le cas d'une remorque chargée de moins de deux tonnes et demie et qui assure la livraison auprès d'une série de dépositaires, elle n'aurait porté aucune indication, parce que l'expéditeur ou le transporteur ne peut pas le savoir, parce qu'il s'agit d'une charge inférieure à deux tonnes et demie, et qu'il n'existe rien qui puisse l'avertir qu'il s'agit bel et bien d'un produit dangereux.

Voici un autre exemple. Selon le code, il est permis de transporter une charge de barils de 45 gallons de carburant

[Text]

kerosene, barbecue starter, or other flammable liquid of class 3.2, and it is exempt from documentation, placarding and packaging requirements. We are of the opinion that if you have a truckload of 45 gallon drums of diesel fuel, that is a dangerous situation, and we require to know; however, as the code is written the shipper does not have to tell us.

I think that is where we will stop with the examples, and deal with any questions that may be asked.

The Chairman: Now, gentlemen, are there any questions which you wish to address to either of these witnesses?

Senator Riley: Dr. Wisdom, you are technical advisor to the Provost Corporation. The Provost Corporation is a carrier mainly of dangerous goods, is that not correct, chemicals and that sort of thing?

Dr. Wisdom: A large proportion of our business is in bulk dangerous goods.

Senator Riley: What licences does Provost have now? Do they go west of Quebec?

Dr. Wisdom: Yes, we go regularly as far as Alberta and occasionally, on trip permits, to British Columbia. Provost Corporation goes east to the Maritimes and into over 13 of the United States. We do make irregular trips to the very southern U.S. states, but generally we go down at least as far as New Jersey on a regular basis.

Senator Riley: You have experienced some accidents, overturned trailers and whatnot?

Dr. Wisdom: Inevitably, with as large a fleet as we have, accidents do occur, yes.

Senator Riley: Is Provost now a privately-owned corporation or is it a subsidiary of another?

Dr. Wisdom: It is privately owned. It is still a family-owned corporation.

Senator Riley: What family owns it?

Dr. Wisdom: Well, five brothers of the Provost family own it.

Senator Riley: What do you do about brokers when you are carrying dangerous goods? You might have a broker hired today through a shortage of tractors. How would you educate a new broker to learn the code in a short period of time?

Dr. Wisdom: That would be impossible. It is not so much a problem for my particular company, inasmuch as we rarely use brokers. There are some other trucking organizations which exclusively use brokers, but virtually all our drivers are company drivers.

Senator Riley: You have said that you are on the CTA committee which has been working with Transport Canada with respect to the code. You made suggestions. Have these suggestions been welcomed by Transport Canada, by people who are drafting the code?

[Traduction]

diesel, de kérosène, d'allume-feu pour grilloir barbecue ou d'un autre liquide inflammable de catégorie 3.2, sans avoir à fournir de documentation, à afficher d'indication ni à se soumettre à des exigences en matière d'emballage. Il nous semble que de transporter une charge de barils de 45 gallons de carburant diesel comporte un danger certain et nous tenons à être prévenus; cependant, selon le libellé du code, l'expéditeur n'a pas à nous le révéler.

Je pense que nous en avons terminé avec les exemples et sommes prêts à répondre aux questions que vous voulez poser.

Le président: Messieurs, avez-vous des questions à poser à l'un ou l'autre des témoins?

Le sénateur Riley: Monsieur Wisdom, vous êtes conseiller technique auprès de la société Provost Corporation. La société Provost Corporation se spécialise dans le transport de produits dangereux, de produits chimiques et autres substances de ce type, n'est-ce pas?

M. Wisdom: En effet, nous transportons beaucoup de marchandises dangereuses en vrac.

Le sénateur Riley: De quels permis la société Provost dispose-t-elle? Se rend-elle à l'Ouest du Québec?

M. Wisdom: Oui, nous nous rendons régulièrement en Alberta, et, à l'occasion, jusqu'en Colombie-Britannique. La Provost Corporation dessert les provinces de l'Atlantique et 13 États américains. Nous allons parfois dans l'extrême Sud des États-Unis mais, de façon générale, nous roulons régulièrement au moins jusqu'au New Jersey.

Le sénateur Riley: Avez-vous eu l'expérience d'accidents, de renversements de remorques, que sais-je encore?

M. Wisdom: Il est bien certain qu'étant donné l'importance de notre parc de camions, des accidents se sont déjà produits.

Le sénateur Riley: Est-ce que la société Provost est détenue en toute propriété, ou s'agit-il d'une filiale?

M. Wisdom: C'est une société détenue en toute propriété. C'est une entreprise de famille.

Le sénateur Riley: De quelle famille?

M. Wisdom: Les cinq frères Provost.

M. Riley: Que faites-vous lorsque vous transportez des produits dangereux et que vous devez faire appel à des courtiers? En raison d'une pénurie de remorque, il peut vous falloir embaucher un courtier. Comment un nouveau courtier peut-il apprendre le code en un si court délai?

M. Wisdom: C'est impossible. Dans le cas de ma société, le problème ne se pose pas vraiment, dans la mesure où nous ne recourons que très rarement à des courtiers. Il existe effectivement des entreprises de camionnage qui font exclusivement appel aux courtiers, mais pratiquement tous nos chauffeurs sont des employés de notre société.

Le sénateur Riley: Vous dites faire partie du comité de l'A.C.C. qui a travaillé en collaboration avec Transports Canada relativement au code. Vous avez fait des suggestions. Est-ce qu'elles ont été bien accueillies par Transports Canada, par ceux qui ont rédigé le code?

[Text]

Dr. Wisdom: We have had excellent co-operation and we have worked very well with Transport Canada. They are in a difficult position because everybody has a different point of view so they are being pushed in all directions. There are certain points we have not won, although we felt we had a very strong case; but there are many points we have made which they have accepted. We have been responsible for many changes and improvements in the code. There are still one or two points on which we have failed to convince them, for instance with respect to LTL-type movements. However, one can understand the position of Transport Canada, which is being influenced by shippers and other modes. We do not expect to win every point.

Senator Riley: Well, who is responsible for affixing the placards to the trailer?

Dr. Wisdom: Initially it is the shipper, under the code, and then for maintaining them it is the transporter. If they blow off, it is the transporter who should replace them. It is in fact current practice, and certainly so in Provost, that the transporter provides the placards. This will become virtually impossible in the future, though, because there is a requirement for a United Nations number on the placard. Currently we use multiple flip-sign placards, which cover the eight danger classes or the classes we are likely to carry. The placard is reversible and goes from "flammable" to "poison" to "corrosive", enabling you to placard your vehicle accordingly. However, once we are required to put a United Nations four-digit number on the placard it will be impossible for us to supply them, because in winter conditions adhesive numbers will not stick on the trailer. We will then be obliged to supply a simple slide-in pocket and when we arrive at the shipper's premises, he will have to give us the placard, because it will be an individual placard for every product. Since we handle hundreds of different products, it would be impossible for us to have four placards for every possible product in every trailer.

Senator Riley: With LTL freight you would probably have to have a number of placards attached.

Dr. Wisdom: Again, you can use flip-signs, but with LTL freight, as it is covered by the code, virtually everything has to be exempt. As the code is currently written, it will be very easy to exempt everything. There are so many categories—Limited quantity, consumer commodity, named exemption or dilution.

Mr. Mayes: Dr. adjust the consignment size.

Dr. Wisdom: It is so easy to go around the regulations, and they are so complex that no one else will understand what is happening anyway.

Senator Riley: Have you got a solution for that?

[Traduction]

M. Wisdom: Nous avons reçu une excellente collaboration, et nous avons très bien travaillé avec Transports Canada. Le Ministère se trouve dans une position difficile, parce que chacun a un point de vue différent qu'il tente de lui imposer. Nous avons dû renoncer à certaines choses, bien que nous ayons bien réussi à faire valoir notre point de vue. Nous avons réussi à faire accepter un bon nombre d'éléments. Nous avons fait apporter de nombreuses modifications au code. Il existe bien encore un ou deux points au sujet desquels nous n'avons pas réussi à convaincre le Ministère, par exemple en ce qui concerne les chargements partiels. Toutefois, il faut bien comprendre la situation de Transports Canada, qui doit tenir compte des expéditeurs et d'autres moyens de transport. Nous ne nous attendons pas à gagner à tous les coups.

Le sénateur Riley: Qui est chargé d'apposer les indications sur les remorques?

M. Wisdom: Au départ, c'est l'expéditeur, selon le code. Pour ce qui est de son entretien, cette responsabilité revient au transporteur. Si les indications s'effacent, le transporteur doit les remplacer. Habituellement, et c'est ce qui se produit à la société Provost, c'est le transporteur qui fournit les supports d'indications. Toutefois la chose deviendra pratiquement impossible à l'avenir, en raison d'une nouvelle exigence qui prévoit qu'un numéro des Nations Unies doit figurer sur le support. Actuellement, nous utilisons des supports volants polyvalents, qui s'appliquent aux huit catégories de dangers éventuels, ou aux catégories de produits que nous sommes appelés à transporter. Nous disposons d'un support réversible qui porte, selon la face exposée, les mentions «inflammable», «poison», «corrosif» et il vous suffit de l'apposer sur le véhicule en fonction du contenu. Toutefois, nous sommes maintenant tenus d'inscrire sur le support un numéro des Nations-Unies, qui compte quatre chiffres. Il nous sera impossible de les fournir parce qu'en hiver les numéros adhésifs n'adhèrent pas à la remorque. Nous serons donc obligés de fournir une simple pochette, et lorsque nous arriverons sur les lieux de l'expéditeur, il nous fournira le support en question, parce qu'il s'agira d'un support individuel pour chaque type de produit. Comme nous manipulons des centaines de produits différents, il nous serait impossible d'avoir quatre supports pour chacun des produits qui peuvent se trouver dans chacune des remorques.

Le sénateur Riley: Dans le cas des chargements partiels, il vous faudra sans doute afficher un certain nombre de supports.

M. Wisdom: Nous pouvons utiliser des signaux volants mais dans le cas des chargements partiels, selon les dispositions du code, pratiquement tout doit être exempté. Selon le libellé actuel du code, il sera très facile d'exempter un produit. Il existe tant de catégories, les quantités limitées, les produits de consommation, les exemptions ou dilution prévues.

M. Mayes: On peut aussi modifier le volume des produits consignés.

M. Wisdom: Il est très facile de passer outre aux règlements, et ils sont si compliqués que, de toute façon personne ne saurait à quoi ils riment.

Le sénateur Riley: Avez-vous une solution à proposer?

[Text]

Dr. Wisdom: Yes. We made a proposal which cuts down everything. Instead of eight pages of requirements, we had a one-page tableau or table which was very clear. We could give our shipping people this table, which in effect said, "If it is this product and it is below a certain size, it just goes; you do not worry about it. If it is an intermediate size, we want to know the class of the product, i.e., whether it is a corrosive. If it is above a certain size shipment, we want to know all details of the product." There are three levels of information. If we had some fifty-millilitre bottles of nail varnish remover which is sold to cosmetic stores, we do not want to know anything; we just put them in a trailer. It is very difficult to react to that small a scale. If we have an intermediate-size container, such as this 4.55-litre container of muriatic acid, we feel that to know it is muriatic acid is not necessary, but we do need to know that it is corrosive or flammable.

Senator Riley: Is that a plastic container you have there?

Dr. Wisdom: Yes.

Senator Riley: Would the muriatic acid not affect that container?

Dr. Wisdom: No, because muriatic acid in fact attacks metal containers. That is why it is in a plastic container. The same applies to bleach. The problem occurs in cold weather if they are dropped. They can be fairly brittle at minus 40 degrees.

We have defined three levels of information. We feel that we must simply handle a very small bottle with no information because it would be ridiculous to have a placard and label and shipping document for every fifty-millilitre bottle of nail varnish remover. That would be overkill. We feel that as long as we know the hazard class of intermediate-size containers, we can handle them safely. Once we get a large container, or more than two tons of small containers, we want to have a full description of the commodity. If we have one butane cigarette lighter being shipped, it presents no problem. However, if we have a truckload of butane lighters, we feel it is dangerous and we want to know what it is. This is why we have set out the three levels, calling for an increasing amount of information at each level. We certainly do not want every minute bottle of aftershave requiring a label and shipping documentation, because we will be incapable of handling such detailed information. On the other hand, we do not want truckloads of propane cylinders or muriatic acid or barbecue starter fuel going without any documentation at all.

Senator Riley: If you were carrying some type of small nuclear device, what precaution would you take with respect to

[Traduction]

M. Wisdom: Oui. Nous avons fait une proposition qui supprime tout. Au lieu de conserver huit pages d'exigences, nous nous référons à un seul tableau d'une page qui est bien clair. Nous pourrions remettre à nos expéditeurs ce tableau qui se résume ainsi: «si vous expédiez vous expédiez moins de telle quantité de ce produit, il n'y a pas bien de vous inquiéter. S'il s'agit d'un volume moyen, nous voulons savoir de quelle catégorie de produits il s'agit, c'est-à-dire s'il s'agit d'une substance corrosive. Si l'envoi dépasse une certaine taille, nous voulons connaître tous les détails de ce produit». Il y a donc trois types de renseignements. S'il s'agit de quelques bouteilles de cinquante millilitres de dissolvant de vernis à ongles destinées à des détaillants de produits de beauté, il est inutile d'indiquer quoi que ce soit; on charge tout simplement le produit dans une remorque. Il est très difficile de faire quoi que ce soit pour de si petites quantités. Par contre, si nous avons à traiter d'un conteneur d'un format intermédiaire, comme par exemple se contenant de 4.55 litres d'acide chlorhydrique, nous estimons qu'il n'est peut-être pas nécessaire de savoir qu'il s'agit d'acide chlorhydrique, mais nous devons savoir si c'est un produit corrosif ou inflammable.

Le sénateur Riley: Es-ce que vous avez là un contenant de matière plastique?

M. Wisdom: Oui.

Le sénateur Riley: L'acide chlorhydrique ne l'endommage pas?

M. Wisdom: Non, l'acide chlorhydrique attaque les contenants de métal. C'est pourquoi nous utilisons des contenants de plastique. Il en est de même pour les produits de blanchiment. Par temps froid, des problèmes peuvent surgir si ces contenants tombent. Ils peuvent littéralement s'effriter à 40 degrés sous zéro.

Nous avons défini ces trois types de renseignements. Nous estimons que le transport des petits flacons doit se faire sans étiquettes, parce qu'il serait ridicule d'en prévoir, aussi bien que des avis et des documents d'expédition, pour chaque flacon cinquante millilitres de dissolvant de vernis à ongles. Ce serait absurde. Nous estimons que, si on connaît la catégorie de risque des contenants de dimension intermédiaire, les normes de sécurité sont respectées. Avec de grands contenants, ou plus de deux tonnes de contenants de petites dimensions, il faudrait une description détaillée du produit. Le transport d'un seul briquet au butane ne pose aucun problème, mais un plein camion comporterait cependant certains risques et dans ce cas, nous voulons savoir en quoi consiste la marchandise. C'est pourquoi nous avons fixé les trois échelons en exigeant des renseignements de plus en plus détaillés. Nous ne voulons pas que chaque petite bouteille de lotion après-rasage porte une étiquette et des documents d'expédition, parce que nous ne serions pas en mesure de fournir des renseignements si détaillés. Mais nous ne voulons pas, non plus, que des camions remplis de lanlames de propane ou d'acide chlorhydrique, ou de combustible d'allumage de barbecue, se déplacent sans aucune documentation.

Le sénateur Riley: Si vous transportiez un genre de petit dispositif nucléaire, quelle précaution prendriez-vous? L'expé-

[Text]

that? Would you be told by the shipper the danger involved in transporting that?

Dr. Wisdom: There is no exemption with regard to radioactive material and explosives, so a full declaration is required.

Senator Riley: This is under the new code?

Dr. Wisdom: This is under the present regulations.

Mr. Mayes: They were formally introduced about six years ago, through the back door, if you will. The regulations which were already in place for the air and rail modes of transport were introduced for highway transport about six years ago. There is already a comprehensive régime covering this.

Senator Riley: Dr. Wisdom, are you familiar with the two devices that have been shipped to Point Lepreau in New Brunswick?

Dr. Wisdom: I knew there was an incident where two were lost, yes. I am not aware of the details of that incident, though.

Mr. Mayes: That is an interesting point. I believe in the code there is a specific requirement where you are handling either infectious or radioactive substances. I take it that you are referring to a thing going missing for a period of time?

Senator Riley: Yes.

Mr. Mayes: If anything is mislaid or lost, there is a requirement to institute a search immediately or within a few hours of the thing being reported missing.

Senator Riley: Do you think when the shipper is engaging a carrier to transport that type of dangerous goods, a representative of the shipper should accompany the shipment to make sure the goods are not lost, misplaced or interchanged either in the terminal or somewhere along the line.

Mr. Mayes: Personally, I am not sure that is required, once we have the code in place. For one thing it would be prohibitively expensive; moreover, it would not be justified based on the volume of traffic. Once the code is in place and we in the industry, and the shippers as well, have had the opportunity of informing everyone in the distribution system of what is required, the perception of these problems will be raised at the operating level in the industry.

As we have mentioned, at the moment the problem is the complexity of certain aspects.

There has always been a special set of regulations with respect to radioactive materials, for example, and they are probably in a class by themselves, rather like explosives.

If I may, Mr. Chairman, I should like to respond to the first part of the senator's question to Dr. Wisdom, which had to do with the training of brokers. I would submit that possibly the job he has is much easier than the job of the people who consolidate less-than-truckload freight. If I may explain that, these people have pick-up-and-delivery trucks operating in urban centres. They go to a number of shippers and then will

[Traduction]

diteur vous dirait-il quel danger implique le transport d'un tel article?

M. Wisdom: Il n'existe pas d'exemption pour les matériaux radioactifs et les explosifs: une déclaration complète est donc requise.

Le sénateur Riley: Est-ce en vertu du nouveau Code?

M. Wisdom: En vertu des règlements actuels.

M. Mayes: Ils ont été officiellement édictés il y a environ 6 ans, mais, en quelque sorte, de façon détournée. Les règlements déjà prévus pour le transport par avion et par chemin de fer ont été adoptés pour le transport routier, il y a environ 6 ans. Il existe déjà à ce propos un régime très complet.

Le sénateur Riley: Monsieur Wisdom, êtes-vous au courant de la situation concernant les deux engins expédiés à Point Lepreau, au Nouveau-Brunswick?

M. Wisdom: J'ai su, en effet, qu'il y avait eu un accident, où deux engins ont été perdus. J'en ignore cependant les détails.

M. Mayes: C'est une question intéressante. Je pense que le Code a prévu expressément le cas où l'on transporte des substances contagieuses ou radioactives. Je crois que vous voulez parler d'une chose qui disparaît pendant un certain temps.

Le sénateur Riley: Oui.

M. Mayes: Si un produit est égaré ou perdu, on essaye que des recherches soient entreprises immédiatement ou dans les quelques heures qui suivent la déclaration de cette disparition.

Le sénateur Riley: Pensez-vous que, lorsque l'expéditeur charge une entreprise du transport de marchandises dangereuses de cette catégorie, il devrait demander à l'un de ses représentants d'accompagner le transporteur, pour veiller à ce que les marchandises en soient ni perdues, ni déplacées, ni remplacées par d'autres, que ce soit à l'arrivée ou pendant le transport?

M. Mayes: Je trouve, pour ma part, qu'une telle mesure sera superflue, une fois le Code en vigueur. D'une part, elle serait excessivement coûteuse et de l'autre elle ne serait pas justifiée, compte tenu du volume du mouvement de ces marchandises. Une fois que le Code sera en vigueur et que notre industrie, ainsi que les expéditeurs, auront eu la possibilité d'informer tous les participants du système de distribution des conditions requises, la façon de voir ces problèmes se posera dans l'industrie, au niveau de l'exploitation.

Encore une fois, le problème qui se pose actuellement tient à la complexité de certains aspects.

Il a toujours existé, un ensemble spécial de règlements qui, concernant les matériaux radioactifs en soi, constituent probablement une catégorie à part, presque comme les explosifs.

Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais répondre à la première partie de la question du sénateur à M. Wisdom, qui porte sur la formation des courtiers. Son travail est peut-être plus facile que celui de ceux qui rassemblent des cargaisons moindres qu'un camion. Ils ont dans les centres urbains des camions qui prennent et livrent la marchandise. Ils se rendent chez quelques expéditeurs pour revenir ensuite au

[Text]

return to the terminal where they will consolidate the freight in a trailer and ship it over the highway.

Once that has taken place, provided we have the information, there is a manifest showing what is on that trailer.

The problem as we see it, however, comes with that pick-up-and-delivery aspect, because in the code there is an onus on the carrier not to exceed certain amounts of mixtures of various categories of product.

The drivers we have on the pick-up-and-delivery vehicles, which are straight trucks operating in urban centres, are generally junior personnel in the industry who are working their way up to increased seniority. They aspire to over-the-road transport vehicles. There is a fair turnover of those people because not all of them want to continue doing that work for seven or eight years before getting into the line-haul aspect of the business. So we see a continuous problem there and we believe, therefore, that it is essential to have simple criteria for the mixing of these consumer quantities and limited quantities, and what-have-you, so that, if you do have someone for just six months, he will still be fully trained for those six months. In other words, he will not be required to take several years to work his way through the regulations in order to find out how they come together.

Again, as I mentioned, the majority of trucking companies are quite small or medium-sized enterprises. It will be quite a burden to them even at the managerial level; there is an onus in the legislation on directors and owners of companies to be fully conversant with the risks involved, but the complexity of the code at the moment will detract from that goal.

Senator Riley: Your pick-up delivery in urban centres is often an interlining job with local carriers.

Mr. Mayes: Yes.

Senator Riley: Would those pick-up-and-delivery people be required to placard their pick-up-and-delivery vehicles, their smaller vans or trucks or whatever they use?

Mr. Mayes: Yes. If you exceed certain amounts, depending on the nature or class of the commodity, you are required to placard. I might add that we are not suggesting there is anything wrong with that, provided the essential information with respect to what you are consolidating in a particular load is available so that you can have a check list. For example, you might say, "Okay. We have 4,000 kilos of class 4 and 2,000 kilos of class 6. That means we are now required to put this placard on". At that point it is a standard or generic placard.

We do not see anything wrong with that, because that we can train people for, and we are more than willing to do so because it will improve the operating safety in the industry. The problem that we see is that where we have different classes, as in the example I used, we don't know what they are because we have not been given the precise information, which sometimes later leads to an incident.

[Traduction]

terminus où ils rassemblent la cargaison dans une remorque qu'ils expédient par autoroute.

Ensuite, si des renseignements existent, une affiche indique ce que transportent la remorque.

Le problème, selon nous, tient cependant au moment où ils prennent la marchandise et à celui où ils le livrent parce que le Code impute au transporteur la responsabilité de ne pas mélanger les différentes catégories de produits au delà d'une certaine limite.

Nos conducteurs de véhicules chargés de prendre et livrer la marchandise sont, en général, de nouveaux venus dans l'industrie, qui aspirent à obtenir de l'avancement. Ils veulent être mutés au transport routier. La rotation de ce personnel est importante, parce que tous ne veulent pas continuer à faire ce travail pendant 7 ou 8 ans avant de passer au transport sur grande distance. Nous voyons donc là un problème permanent, et il nous semble essentiel de prévoir des critères simples quant au mélange de ces différentes catégories de produits de consommation et ainsi de suite, afin que l'employé qui n'est engagé que pour six mois n'en soit pas moins déjà entièrement formé pour ces six mois. En d'autres termes, on ne lui demandera pas de passer des années à étudier les règlements pour comprendre comment ils s'imbriquent.

Encore une fois, comme je l'ai déjà dit, la majorité des entreprises de camionnage sont d'envergure limitée, moyenne. Ce sera pour elles un charge, même au niveau de la gestion; en vertu de la loi, il incombe au directeur et aux propriétaires des entreprises de pleinement connaître les risques possibles, mais actuellement, le Code est si complexe que l'atteinte de cet objectif s'en trouvera gênée.

Le sénateur Riley: Dans les centres urbains, votre service chargé de prendre et livrer la marchandise travaille avec les transporteurs locaux, n'est-ce pas?

M. Mayes: Oui.

Le sénateur Riley: Vos conducteurs devront-ils afficher les renseignements sur leur véhicule, leur petit camion etc.?

M. Mayes: Oui. Si certains volumes sont dépassés, compte tenu de la nature ou de la catégorie de la marchandise, ils devront le faire. J'ajoute que cela ne nous semble pas une mauvaise mesure, pourvu que les renseignements essentiels concernant les marchandises réunies dans telle ou telle cargaison soient disponibles, afin qu'il puisse y avoir une liste de vérification. Par exemple, vous pouvez dire qu'avec 4,000 kg de catégorie 4 et 2,000 kg de catégorie 6, il vous faut afficher tel ou tel document qui est courant ou descriptif.

Nous ne reprochons rien à ce procédé; nous pouvons former notre personnel et nous sommes très désireux de le faire, parce que cela améliorera la sécurité de notre industrie. Le problème, selon nous, tient à ce qu'il y a différentes catégories—comme dans l'exemple que j'ai utilisé—sans savoir lesquelles parce qu'on ne nous a pas donné de renseignement précis, ce qui crée parfois des incidents.

[Text]

Senator Molgat: Dr. Wisdom, you indicate that you have prepared a proposal which gets away from some of the problems of the groups or classifications.

Dr. Wisdom: Yes, sir.

Senator Molgat: Has that been submitted to the department?

Dr. Wisdom: Yes, it was sent to Transport Canada. The material we sent included a table indicating how limited quantities are handled. The amount that is exempt, or the quantity which you can ship without any documentation requirements, depends on the danger group into which the product falls.

That information is not available to the transporter; in other words, although we have to placard or handle it in a certain manner, we are not given the necessary information. Consequently, we suggest that those groups should be eliminated as being unnecessary, and we suggest that we should just handle the goods according to the class of danger: explosive, flammable, oxidizer, et cetera.

We have simplified it so that from about eight pages of exemptions we have narrowed our proposal down to a one-page chart. In some areas we might be a little more severe than the current code; in others we might be a little more lax. Overall, however, we feel we have produced something that is immediately understandable. We could simply give the chart to a worker on the loading dock and explain to him that, for example, if there is more than 250 millilitres but less than one gallon, we will need to know the class of the danger; if it is less than 250 millilitres, we do not need to know anything; if it is above so many gallons, we want to have the proper chemical name, the danger class, action form, et cetera.

We have also said that, if there is a very large shipment of very small containers such as butane lighters or nail varnish removers, even though they are in small containers, we still need to know what the substance is; but it has to be one shipment.

Senator Molgat: What response have you had?

Dr. Wisdom: We have had no response. We put forward a simple proposal as an negotiating position. We certainly did not feel that our proposal was engraved in stone. We felt the direction we were taking was better because it was simple. We felt we would negotiate on the actual break point of each classification. For example, whether you could exempt everything below 250 millilitres or 500 millilitres was an negotiable point for us.

We were proposing something as a basis for discussion, but we have had no real discussion. We tried to meet with the Retail Council, who are very worried by these exemption requirements, but basically they did not want to negotiate with us because they felt that under the code they could escape with everything. They really had no incentive to negotiate with us, because everything sold at the retail level is exempt, despite the fact that it might be a dangerous product sold in large quantities in separate containers.

[Traduction]

Le sénateur Molgat: Monsieur Wisdom, vous avez préparé, dites-vous, une recommandation qui permet d'éviter certains problèmes que posent les groupes ou les classifications.

M. Wisdom: Oui, monsieur.

Le sénateur Molgat: L'avez-vous soumise au Ministère?

M. Wisdom: Oui, à Transport Canada. Nous y avons ajouté un tableau indiquant comment se fait la manutention des quantités limitées. Les volumes que l'on peut expédier sans documents dépendent de la catégorie de risque dont relève le produit.

Le transporteur ne dispose pas de ces renseignements; en d'autres termes, bien qu'il doive apposer des étiquettes ou manipuler les produits de la façon prescrite, on ne lui donne pas les renseignements nécessaires. Nous recommandons donc que ces groupes soient supprimés, car ils sont inutiles, et nous proposons de ne considérer que les catégories qui comportent un risque, en indiquant que les marchandises sont explosives, inflammables, carburantes et ainsi de suite.

Nous avons simplifié les choses, et nous avons ramassé huit pages d'exemptions en un tableau d'une page, que nous avons présenté avec notre recommandation. Dans certains domaines, nous pourrions être un peu plus sévères que le Code actuel et, dans d'autres un peu plus souples. Cependant, dans l'ensemble, nous estimons avoir fait quelque chose qui se comprend immédiatement. On pourrait simplement remettre le tableau à l'un des préposés au chargement en lui expliquant que, par exemple, avec plus de 250 ml, mais moins d'un gallon, il est nécessaire de connaître la catégorie de risque, mais qu'avec moins de 250 ml il n'est besoin de rien déclarer; au-delà de tant de gallons, il faut avoir le nom exact du produit chimique, sa catégorie de risque, les mesures à prendre et ainsi de suite.

Nous avons dit aussi qu'au sujet d'une importante cargaison de très petits contenants, comme des briquets au butane ou des flacons même très petits, de dissolvants de vernis à ongles, il faut déclarer la nature du produit; mais il faut que ce soit une cargaison unique.

Le sénateur Molgat: Quels résultats avez-vous obtenus?

M. Wisdom: Aucun. Nous avons présenté une simple proposition comme élément de négociation. Il ne s'agissait nullement d'un point de vue immuable. Notre orientation nous a semblé meilleure, parce qu'elle était simple. Nous avons pensé négocier le seuil effectif de chaque catégorie; par exemple, s'il était possible ou non de tout exempter en deçà de 250 ou de 500 ml constituait pour nous un point négociable.

Nous proposons des éléments comme base de discussion, mais nous n'en avons pas réellement discuté. Nous avons essayé de voir le Conseil du commerce de détail qui est très préoccupé par des critères d'exemptions, mais il a refusé de négocier avec nous, estimant que le Code lui permettrait toutes sortes d'échappoires. Il n'avait, en réalité, aucune raison de négocier avec nous, parce que tout ce qui se vend au détail échappe aux exigences, bien que des produits dangereux puis-

[Text]

As I have said, we have had no response to our proposal. We actually produced the proposal over a year ago and we feel that it is the basis for a good, simple way of dealing with packaged goods.

Senator Bonnell: May we have a copy of that proposal?

Dr. Wisdom: Certainly. It would be our pleasure.

Senator Molgat: Your proposal was submitted in writing to the department?

Mr. Mayes: Yes, it was.

Senator Molgat: Did you have discussions with them about it or did you simply submit it to them?

Mr. Mayes: We were encouraged by the director a year or 14 months ago to try to negotiate with shipper groups, as Dr. Wisdom has indicated. When that failed late last summer, we submitted it formally to the department. We told them: "We have given this our best efforts in terms of trying to generate a compromise. We do not see that they are willing to compromise. We are asking you formally to look at this to see if there is any merit in it."

Their reaction was that the socioeconomic impact analysis does not justify the provision of this information at the moment. Frankly, from our point of view, that seems to be a "catch 22" situation. We do not yet have the information on the shipping papers; therefore, we cannot attribute accidents to particular unmarked commodities when incidents do occur. That means that we cannot provide the input to the economic impact analysis in order to show the potential benefits.

It strikes me, frankly, that we will never get out of this bind until we find some way of obtaining essential information here.

We should continue to emphasize that we are not looking for regulatory overkill. We do not want everyone to label everything in sight. We understand that highly packaged small amounts of consumer commodities can be exempted, but we think the threshold, at the moment, is too high and that it should be lowered to improve operating safety in the system.

Senator Langlois: Could we be supplied with copies of this written submission to Transport Canada?

Mr. Mayes: It was just a letter along with the proposal that we have already mentioned.

The Chairman: It would be helpful if you could give us enough copies of it to distribute one to each member of the committee. You might send it to the Clerk of the committee, Mrs. Pritchard.

Senator Molgat: Did this letter and the proposal follow some discussions?

Mr. Mayes: Yes.

[Traduction]

sont se vendre en grandes quantités, dans des contenants séparés.

Encore une fois, il n'y a pas eu de suite à notre recommandation. Nous l'avons soumise il y a plus d'un an et elle constitue, selon nous, une façon simple et judicieuse de transporter des marchandises emballées.

Le sénateur Bonnelle: Puis-je avoir une copie de cette recommandation?

M. Wisdom: Volontiers.

Le sénateur Molgat: L'avez-vous présentée par écrit au Ministère?

M. Mayes: Oui.

Le sénateur Molgat: En avez-vous discuté ou si vous l'avez simplement présentée?

M. Mayes: Comme l'a indiqué M. Wisdom, le directeur nous avait encouragés, il y a douze ou 14 mois, à négocier avec des groupes d'expéditeurs. La tentative a échoué à la fin de l'été dernier et nous avons donc officiellement soumis le document au Ministère. Nous lui avons signalé que nous avions essayé au mieux d'en arriver à un compromis, qu'ils ne semblent pas souhaiter. Nous avons donc officiellement demandé au Ministère d'examiner nos recommandations pour voir si elles étaient fondées.

On nous a fait savoir que l'analyse de l'impact socio-économique ne justifiait pas, pour le moment, que ces renseignements soient donnés. Nous trouvons, franchement, que la situation est sans issue. Nous ne disposons pas encore des renseignements concernant les documents des expéditeurs; par conséquent, nous ne pouvons pas attribuer d'accidents à telle ou telle marchandise non identifiée. Autrement dit, nous ne pouvons pas étayer l'analyse de l'impact économique pour trouver les avantages virtuels.

En vérité, il me semble que nous ne sortirons jamais de cette impasse tant que nous ne trouverons pas un moyen d'obtenir à ce sujet des renseignements essentiels.

Nous devrions réitérer que nous ne recherchons pas un pouvoir réglementaire excessif. Nous ne voulons pas qu'on étiquette tout ce qui se présente. Nous comprenons que de petites quantités, fort bien emballées, de produits de consommation, peuvent être exemptées, mais nous croyons que le seuil, dans le moment, est trop élevé et qu'il devrait être abaissé pour améliorer la sécurité d'opération dans le système.

Le sénateur Langlois: Pourrait-on nous fournir des exemplaires du mémoire de Transports Canada?

M. Mayes: Il s'agissait tout simplement d'une lettre qui accompagnait la proposition que nous avons déjà mentionnée.

Le président: Il serait utile que vous nous en donniez suffisamment d'exemplaires pour que nous puissions en distribuer un à chaque membre du Comité. Vous pourriez les envoyer au greffier du comité, monsieur Pritchard.

Le sénateur Molgat: Cette lettre et la proposition faisaient-elles suite à certaines discussions?

M. Mayes: Oui.

[Text]

Senator Molgat: Would you give us some idea of how many discussions and meetings took place.

Mr. Mayes: We had an initial meeting on this topic with officials in January 1980. We then had two sets of negotiations with shipper groups in early April and late May of last year, and there was an exchange of correspondence over the summer. It then became apparent that no compromise would be possible. At that point we decided to formally present our proposal to the Director of the Dangerous Goods branch for what it was worth.

I should mention that we honestly thought that we were entering negotiations and that, while we were quite adamant, if you like, about the overall structure of our proposal, there were some limits within which we were prepared to horse trade. You do not put all your cards on the table at the first round.

However, we found that there was no acceptability of the concept at all and this surprised us because, under the legislation, we do have liability whether we know what we are transporting or not. I realize that you could argue that a reasonable-minded judge would not necessarily assess liability against the carrier, but there are many small carriers in the industry who, by the time they had retain legal counsel and had gone through the aggravation of sorting out a major claim, might well be out of business. We would rather avoid that. We do not like the legal route, we would far rather have some simple, coherent regulations that everyone could work from and use as benchmarks for safety.

Dr. Wisdom: I would add that when we dealt with the Retail Council, we hit the problem because the people sent to discuss the problem with us were essentially from the drug trade and were worried about aftershave containing alcohol, which our proposal totally eliminated. We wanted to deal with shippers from the hardware trade, that is, those selling propane torches, pesticides, acid, cement cleaner, et cetera. The people representing the Retail Council were not those who were causing us problems. We were perfectly prepared to see all drugs and cosmetics exempted, as they will be, as consumer commodities. That is not what we were trying to catch. We were trying to catch other larger quantities of the sorts of products you find in hardware stores, such as those I have mentioned, which are packaged in the larger, but not terribly sound, containers which can rupture or leak.

Mr. Mayes: That is a very important point. I understand the CSL representatives appeared before you a week ago and they were very concerned about bus parcel express. We would agree with them about the majority of the goods that they saw coming under the regulations. However, we don't think they have interpreted the regulations as thoroughly as we have. We certainly would not want to label and overprescribe certain cosmetics and medications going to rural areas. However, there is a certain need for lowering the current threshold for providing information.

[Traduction]

Le sénateur Molgat: Pourriez-vous nous dire à peu près combien de discussions et de réunions ont eu lieu.

M. Mayes: Nous en avons tenu une première, avec des fonctionnaires, en janvier 1980. Nous avons ensuite eu deux séries de négociations, avec les groupes d'expéditeurs, au début d'avril et à la fin de mai, l'an dernier, et il y a eu un échange de lettres au cours de l'été. Il est alors devenu évident qu'aucun compromis ne serait possible. Nous avons donc décidé de présenter, officiellement, notre proposition au Directeur du transport des marchandises dangereuses, pour ce qu'elle valait.

Je devrais ajouter que nous croyions honnêtement entamer des négociations et que, même si nous étions assez inflexibles, si vous voulez, au sujet de la structure globale de notre proposition, nous étions, dans une certaine mesure, disposés à faire des compromis. On ne jette pas ses cartes sur table au premier tour.

Toutefois, nous avons découvert que le concept n'était nullement accepté et nous en avons été étonnés, parce qu'en vertu de la législation, nous sommes tenus de savoir ce que nous transportons. Certes, vous pourriez soutenir qu'un juge raisonnable n'imputerait pas nécessairement la responsabilité au transporteur, mais il existe, dans l'industrie, de nombreux petits transporteurs qui, avant d'avoir retenu les services d'un conseiller juridique et d'avoir aggravé les choses en choisissant une grosse réclamation, peuvent fort bien ne plus se retrouver en affaires. Nous préférierions éviter cela. Nous n'aimons pas la voie juridique, nous préférierions, de loin, avoir des règlements simples, cohérents, que tous pourraient consulter et utiliser comme normes de sécurité.

M. Wisdom: J'ajoute que, lorsque nous avons traité avec le Conseil canadien du commerce de détail, nous nous sommes heurtés à ce problème, parce que ceux qui ont été envoyés pour discuter avec nous venaient essentiellement de l'industrie des produits pharmaceutiques et s'inquiétaient, parce que la lotion après rasage contenait de l'alcool, ce que notre proposition avait totalement négligé. Nous avons voulu rencontrer les expéditeurs de quincaillerie, c'est-à-dire ceux qui vendent des torches au propane, des pesticides, de l'acide, du détergent à ciment etc. Les représentants du Conseil canadien du commerce de détail ne nous ont pas causé de problèmes. Nous ne nous opposons nullement à ce que tous les produits pharmaceutiques et cosmétiques soient exemptés, comme ils le seront, à titre de marchandises. Ce n'est pas ce que nous voulions. Nous songions plutôt aux produits de tous genres que l'on trouve dans les quincailleries, comme ceux que j'ai mentionnés, qui sont emballés dans des contenants plus gros, mais pas très solides et qui peuvent se briser ou couler.

M. Mayes: Il s'agit d'un point très important. J'ai su que des représentants du CSL avaient comparu devant vous il y a une semaine et qu'ils étaient très préoccupés par l'expédition de colis par autobus. Nous serions d'accord avec eux quant à la majorité des produits qui devraient être réglementés. Toutefois, nous ne croyons pas qu'ils ont interprété les règlements aussi complètement que nous l'avons fait. Nous ne voudrions certainement pas étiqueter et réglementer à outrance certains cosmétiques et médicaments destinés aux régions rurales. Tou-

[Text]

Senator Molgat: If I understood you correctly, you made the point earlier that you felt there were too many groups or classifications.

Dr. Wisdom: Yes.

Senator Molgat: You gave us an example of two different items and when you refer to the book which describes the action to be taken, the same action is recommended for both items. How does the department then justify having two different classifications?

Dr. Wisdom: We have always criticized the ear of wheat placard. We say that we don't know what this means. Everyone understands the skull and crossbones placard to mean poison. The average man in the street does not understand the ear of wheat placard. We used to say that this meant "forbidden in Saskatchewan".

The Chairman: What does the ear of wheat mean?

Dr. Wisdom: If it is a very poisonous commodity, that is, it takes a certain quantity to kill you, you use the skull and crossbones placard. If it takes twice that amount, you use the ear of wheat placard and that means it is less poisonous than the death's head. When you are reacting to an incident you are not concerned whether you have swallowed one teaspoonful or two, you are more concerned about how it would affect you. You want to know whether you need breathing apparatus; whether you can shovel it; or whether you have got to actually eat it before it becomes dangerous. This is the sort of information you must have.

The Chairman: How is the ear of wheat connected with the question of indicating that the commodity is poisonous.

Dr. Wisdom: It depends on the group of poison; and the group of poison depends on the quantity required to kill, not how it kills.

The Chairman: What is there about the ear of wheat insignia that would lead anyone to think that the package on which it is placed is dangerous?

Dr. Wisdom: There is nothing obviously apparent to me, but there obviously is to Transport Canada. This is a Transport Canada insignia. I believe it stems from the European placards. It is one we have opposed from the start. We think this is a useless, incomprehensible placard.

What is worse, we have two placards for products which are poisonous and if you look in your response book to find out how to handle them, you end up at the same page and the book tells you that you should handle both products in exactly the same way. If the reaction is the same, you should only need one placard.

The placard is intended to give the person who initially approaches the tank an idea of what to do. It is not its intention to give sophisticated information. For that one would look at the product number on the bill of lading and then refer to a textbook. However, we have never been able to convince Transport Canada of this view. We have said that we want one

[Traduction]

tefois, il est nécessaire d'abaisser le seuil actuel de l'obligation de fournir des renseignements.

Le sénateur Molgat: Si je vous ai bien compris, vous avez dit plus tôt qu'il vous semblait y avoir trop de catégories ou de classes.

M. Wisdom: Oui.

Le sénateur Molgat: Vous nous avez donné deux articles en exemples à propos desquels le manuel du ministère imposait des mesures identiques. Comment le ministère justifie-t-il le fait qu'ils relèvent de deux catégories différentes?

M. Wisdom: Nous avons toujours critiqué le symbole de l'épi de blé. Nous en ignorons la signification. Mais tout le monde sait que le symbole formé d'un crâne et de deux os croisés signifie «poison». L'homme moyen de la rue ne comprend pas le symbole de l'épi de blé. Nous disons qu'il signifie «interdit en Saskatchewan».

Le président: Que signifie l'épi de blé?

M. Wisdom: S'il s'agit d'un produit très toxique, dont il faut une certaine quantité pour donner la mort, on utilise le symbole du crâne et des deux os croisés. S'il faut une quantité deux fois plus grande, on utilise le symbole de l'épi de blé, qui signifie que le produit est moins toxique que celui qui porte la tête de mort. Lorsque vous réagissez à un incident, vous ne vous souciez guère de savoir s'il vous faut avaler une cuillerée à thé ou deux, mais bien plutôt de l'effet que ce produit aura sur vous. Vous voulez savoir s'il est besoin d'un masque ou si l'on peut le remuer à la pelle sans danger ou encore, s'il faut effectivement l'ingérer, pour qu'il devienne dangereux. C'est de renseignements de ce genre dont nous avons besoin.

Le président: Quel lien y a-t-il entre l'épi de blé et l'indication que le produit est toxique?

M. Wisdom: Tout dépend de la catégorie de poisons; et celle-ci dépend de la dose mortelle et non de la façon dont elle donne la mort.

Le président: Ou y a-t-il, dans ce symbole de l'épi de blé, qui laisse à penser que l'emballage auquel il est apposé recouvre un produit dangereux?

M. Wisdom: Pour moi, absolument rien, mais il semble y avoir manifestement quelque chose pour Transports Canada. C'est un symbole de Transports Canada. Je crois qu'il s'inspire du symbole européen. Nous nous y sommes opposés dès le début. Nous trouvons ce symbole inutile et incompréhensible.

Ce qui est plus grave, c'est que nous avons deux symboles pour les produits toxiques et, si vous consultez le manuel pour connaître le traitement indiqué en cas d'accident, vous vous retrouvez à la même page et vous y trouvez exactement le même traitement. Dans ces conditions, un seul symbole suffit.

Le symbole veut donner à celui qui s'approche du réservoir une idée de ce qu'il doit faire. Il ne cherche pas à donner une information détaillée. Car on serait plutôt porté à examiner le numéro du produit ou la facture de chargement et, ensuite, à se reporter au guide. Toutefois, nous n'avons jamais pu en convaincre Transports Canada. Nous avons dit que nous vou-

[Text]

poison placard and that we would like to see a number at the bottom such as 6.1, 6.2, 6.3 and 6.4 with the .1, .2, .3 and .4 indicating how the poison acts—that is, whether it is by ingestion, inhalation, absorption or infection. Therefore, the person initially approaching the tank or truck would recognize immediately that it is a poison. Then he could look at the number underneath and tell what type of poison it is and how it is going to act. Just knowing it is a poison is probably enough for the man in the street. He will keep away. It is the fire brigade who would know what the 6.1, 6.2, 6.3 and so on would mean. They would know whether they would need breathing apparatus or whether they could shovel it. With a product such as phenol, they would realize that they must not touch it since it is absorbed through the skin. Other poisons give off noxious vapors and the fire brigade would recognize that they would need breathing apparatus. How you react depends on how the poison acts and that information is not available, so anyone arriving at the scene would have no means of knowing, by looking at the placard, what the poison is unless he has some textbooks with him and he can find the shipping name.

The Chairman: You made reference, Dr. Wisdom, to a book in which you can turn up certain information concerning goods shipped in a certain way.

Dr. Wisdom: Yes, this is the *Emergency Response Guide*. It is an excellent book put out by Transport Canada and it gives a list of virtually every hazardous chemical by name. The list is alphabetical in both English and French. The chemicals are identified by the four-digit number of the UN Code which describes the product. Using this book, as long as you have the proper chemical name, you can find out how to respond to that product in case of accident.

The Chairman: What kind of people are required to use this book?

Dr. Wisdom: No one is required to have it. We have bought quite a large number for our company which we distribute to our security people, dispatchers and depot managers. At the moment we are just using these books to find the proper chemical names.

Quite often shippers will write on a shipping document the trade names, and they can be some very esoteric names such as "Epon Resin", which could be inflammable or not depending on the basic solvent. They sometimes write "caustic" which is not a proper name because it could be caustic potash or caustic soda.

Just writing the word "acid" is a dangerous practice. It could be hydrofluoric acid, which is very dangerous, it could be sulphuric acid or it could be a fatty acid, which is nothing more than a soap.

Senator Denis: Does the driver have that book?

Dr. Wisdom: Yes, but it is no good to the driver unless the shipper gives him the proper information.

Senator Denis: But you do not have the proper information in the book.

[Traduction]

lions un seul symbole de produit toxique et que nous aimerions voir un numéro au bas comme 6.1, 6.2, 6.3 et 6.4 où les chiffres 1, 2, 3 et 4 indiqueraient comment le poison agit: par ingestion, inhalation, absorption ou infection. Ainsi, celui qui s'approche du réservoir ou du camion verrait immédiatement qu'il s'agit d'un poison; il pourrait alors regarder le numéro situé au-dessous du signe et en déduire le type de poison et ce qu'il doit faire. Il suffit probablement au commun des mortels de savoir que c'est toxique. On s'en écartera. Mais les pompiers sauront ce que signifient les chiffres 6.1, 6.2, 6.3 etc., s'il faut un masque ou s'ils peuvent remuer la substance avec une pelle. S'il s'agit d'un produit comme le phénol, ils sauraient qu'il faut éviter d'y toucher, puisque ce produit est absorbé par la peau. D'autres poisons exhalent des vapeurs nocives et ils se muniraient d'un respirateur. Tout dépend du mode d'action du poison et ce renseignement n'est pas donné; aussi, quiconque arrive sur les lieux de l'incident n'a aucune façon de savoir, en regardant le symbole, de quel poison il s'agit, à moins qu'il n'ait sous la main des manuels et qu'il puisse trouver le nom de l'expédition.

Le président: Vous avez parlé M. Wisdom d'un livre qui renferme certains renseignements sur les produits expédiés.

M. Wisdom: Oui, le Guide d'urgence pour les matières dangereuses. C'est une excellente publication de Transports Canada, on y trouve la liste, alphabétique et bilingue, de pratiquement tous les produits chimiques dangereux. Les produits chimiques sont identifiés par le nombre de 4 chiffres du code des Nations Unies, qui décrit le produit. À l'aide de ce livre, et pourvu que vous connaissiez l'appellation chimique, on peut trouver ce qu'il faut faire, en cas d'accident avec un produit donné.

Le président: Oui est tenu d'utiliser ce livre?

M. Wisdom: Personne n'est tenu de l'avoir. Nous en avons acheté une assez grande quantité pour notre société et nous les distribuons à notre personnel de sécurité, aux expéditeurs et aux gérants d'entrepôt. À l'heure actuelle, nous n'utilisons ces livres que pour trouver les appellations chimiques.

Très souvent, l'expéditeur se sert, sur le document d'expédition, du nom commercial du produit, et on peut trouver des noms assez fantaisistes comme «Epon Resin» en anglais; le produit qui peut-être inflammable ou non, suivant le solvant de base. Parfois, l'expéditeur insert «caustique» ce qui n'est pas approprié, car il peut s'agir de potasse caustique ou de soude caustique.

C'est une pratique dangereuse de n'écrire que le terme «acide». Ce pourrait être de l'acide sulphurique ou un acide gras, qui n'est ni plus ni moins que du savon.

Le sénateur Denis: Le conducteur en possède-t-il un guide?

M. Wisdom: Oui, mais il ne lui sert à rien si l'expéditeur ne le renseigne pas comme il le faut.

Le sénateur Denis: Mais vous n'avez pas, dans ce livre, les renseignements nécessaires.

[Text]

Dr. Wisdom: It is the proper information in the book. The driver cannot relate the information in the book to the product if the shipper does not describe the product. Our position has always been that if the shipper tells us what we are transporting, we will transport it in a proper manner.

Mr. Mayes: Or be held liable if we do not.

Senator Riley: Is there a glossary of terms in the book?

Dr. Wisdom: One has to have an exact chemical name. There are many problems with this, because there are such things as sodium chloride and sodium chlorate. One is table salt and one is an oxidizer; one is innocuous and the other is dangerous.

Senator Riley: Does the glossary contain the distinction between the different types?

Dr. Wisdom: No, not really. One has to have the correct name before one can use the book.

Senator Bonnell: There are no trade names in the book?

Dr. Wisdom: No, the book does not relate a trade name to a chemical name. The chemical name has to be on the shipping document if we are going to be able to use this book.

Senator Bonnell: How many people would know the chemical names of all these products?

Dr. Wisdom: Very few. I am forever getting phone calls from people handling chemicals. I was asked if one could put sulphur dioxide in a trailer. I told them that they could not do that. After telling them that, they told me it was carbon disulphide. That is a totally different and has a different set of dangers related to it. This is what happens when one has to give out information over the telephone. This would be eliminated if the four digit number were required. You could ask for the numbers or have the product name spelled out from the shipping document.

Senator Riley: Is that the UN number?

Dr. Wisdom: Yes.

Senator Riley: Is the UN number required for intra-provincial shipments?

Mr. Mayes: This is the point we brought up. We hope it will. We hope there will be consistency of labelling, placarding and action form requirements. We raised that problem. It will depend on whether the provinces enact complementary legislation. That is a major point of issue.

Dr. Wisdom: If the shipper gives the information, we will undertake to transport it properly. This is our point of contention with the latest attempt of Ontario to enact Bill 189. That bill says nothing about the shipper but says that the carrier must transport it in a correct manner. The shipper does not have to tell us what it is, and in some instances it is in the interest of the shipper not to tell us.

[Traduction]

M. Wisdom: Les renseignements se trouvent dans le livre. Mais le conducteur ne peut les rattacher aux produits, si l'expéditeur ne décrit pas les produits. Nous avons toujours soutenu que, si l'expéditeur nous dit ce que nous transportons, nous nous acquitterons bien du transport.

M. Mayes: Ou sinon, nous engageons notre responsabilité.

Le sénateur Riley: Y a-t-il un glossaire.

M. Wisdom: Il faut avoir l'appellation chimique exacte, ce qui pose plus d'un problème, s'il s'agit de substances comme le chlorure de sodium et le chlorate de sodium dont le premier est du sel de cuisine et l'autre, un oxydant; l'un est inoffensif et l'autre dangereux.

Le sénateur Riley: Le glossaire établit-il la distinction entre les différents types?

M. Wisdom: Non. Il faut l'appellation exacte pour consulter le livre.

Le sénateur Bonnell: Il n'y a pas de marques de commerce dans le livre?

M. Wisdom: Non, les marques de commerce ne sont pas rattachées aux désignations chimiques. Ces dernières doivent être écrites sur le document d'expédition, sans quoi, le manuel ne peut pas servir.

Le sénateur Bonnell: Combien connaissent les appellations chimiques de tous ces produits?

M. Wisdom: Très peu. Je reçois sans cesse des appels téléphoniques de personnes qui manipulent des produits chimiques. On m'a déjà demandé si on pouvait mettre de l'anhydride sulphureux dans une remorque. J'ai répondu qu'on ne pouvait le faire. On m'a alors rétorqué qu'il s'agissait de carbosulphure. C'est totalement différent et les dangers le sont aussi. C'est ce qui arrive lorsqu'on donne des renseignements au téléphone. Ces risques seraient supprimés s'il était obligatoire d'utiliser le nombre à quatre chiffres. On pourrait demander les nombres ou faire épeler le nom du produit inscrit sur le document d'expédition.

Le sénateur Riley: S'agit-il du numéro des Nations Unies?

M. Wisdom: Oui.

Le sénateur Riley: Le numéro des Nations Unies est-il de rigueur pour les expéditions intra-provinciales?

M. Mayes: C'est justement ce dont nous avons parlé. Nous espérons qu'il le sera. Nous espérons qu'il y aura une certaine cohérence dans les exigences d'étiquetage, de symbolisation et de forme d'action. Nous avons soulevé ce problème. Tout dépendra si les provinces adoptent une législation complémentaire. C'est un point important à régler.

M. Wisdom: Si l'expéditeur donne les renseignements, nous pourrions assurer le bon transport de son chargement. C'est ce que nous reprochons à l'Ontario dans sa dernière tentative pour adopter le bill 189. Ce projet de loi ne fait aucunement mention de l'expéditeur, mais déclare que le transporteur doit transporter la marchandise en bonne et due forme. L'expéditeur n'a pas à nous dire ce que nous transportons, et dans certains cas, il y va de son intérêt.

[Text]

Senator Riley: Are there many pup-trailers used today in the carriage of dangerous goods by a company such as Provost?

Dr. Wisdom: We have tended to go towards tri-axle trailers rather than pup-trailers. Pup-trailers are used mostly in the petroleum industry. We have a few on bunker delivery and diesel delivery, but generally we have gone to tri-axle configurations.

Senator Riley: Can the driver release a pup-trailer if there is difficulty?

Dr. Wisdom: Yes, he can.

Senator Riley: Can he do that from the cab?

Dr. Wisdom: No.

Mr. Mayes: No, not from the cab.

Dr. Wisdom: that is probably not desirable, because if he had an instant jettison provision, he might jettison it when doing 70 miles an hour down the highway.

Senator Molgat: I have more questions to ask on classifications. The next item under classifications or grouping is the question of the labelling and placards. Did I understand you correctly to say that the labelling and placards do not follow the same style or same approach?

Dr. Wisdom: They are virtually the same. There are minor differences between labels and placards.

On LTL package goods, consumer commodities, it is not related, and since you are not required to have what is considered a label, instead you must have a consumer marking.

To illustrate this to you, the skeleton hand in the jar is the consumer marking for a corrosive. The transport marking for corrosive is a test tube containing liquid dropping onto a hand, which is corroding, and onto a piece of metal which, obviously, is corroding. So, there are different identifying marks.

Senator Molgat: Is there a reason for the difference?

Mr. Mayes: Once comes under the existing Hazardous Products Act which deals with things such as markings on shaving cream, other cans, and so forth. That has been in existence for 10 or 12 years, I believe. These are also found on jars of pesticide found in hardware stores. They are the existing required markings for consumer products.

If I could continue on with the point Dr. Wisdom was making. In an exchange with the department, the Dangerous Goods branch suggested that, as a compromise between the shippers' reluctance to give information and our desire to have information, we should consider the use of consumer markings on cartons. Our response was that we frankly did not want that, because there is a new regime on the labels and placards coming in that are consistent with themselves. In addition to that, we have new symbols, and if one looks at them closely,

[Traduction]

Le sénateur Riley: Une société comme la société Provost utilise-t-elle de nombreuses mini-remorques pour le transport de produits dangereux?

M. Wisdom: Nous préférons utiliser les remorques à triple essieu plutôt que les mini-remorques. Celles-ci sont surtout utilisées dans l'industrie du pétrole. Nous en avons quelques une pour la livraison par citernes ou d'autres pour la livraison du diesel mais en général nous préférons les remorques à triple essieu.

Le sénateur Riley: Le conducteur peut-il se défaire d'une mini-remorque si des difficultés se présentent?

M. Wisdom: Oui.

Le sénateur Riley: Peut-il le faire de la cabine?

M. Wisdom: Non.

M. Mayes: Non, pas de la cabine.

M. Wisdom: C'est vraisemblablement préférable, car s'il disposait d'un levier de délestage, il pourrait s'en défaire à 70 milles à l'heure sur l'autoroute.

Le sénateur Molgat: J'ai d'autres questions à poser au sujet de la classification. Le prochain point en ce qui concerne cette catégorie est la question des étiquettes et des panneaux. Avez-vous bien dit que le même système n'est pas utilisé lorsqu'il s'agit d'étiquettes ou de panneaux?

M. Wisdom: Il s'agit à peu près de la même chose. Il n'existe que des différences minimales entre les étiquettes et les panneaux.

Sur les biens emballés en CI, les biens à la consommation, il y a une différence et, par conséquent, vous n'êtes pas tenu d'y apposer une étiquette, mais il doit y avoir un symbole destiné au consommateur.

Pour vous citer un exemple, la présence d'une main squelettique sur un bocal signifie que c'est un produit corrosif, pour le consommateur. Le symbole d'un produit corrosif sur les moyens de transport est une éprouvette renfermant du liquide coulant sur une main, ce qui corrode, et sur un morceau de métal ce qui, évidemment, corrode également. Il existe donc des symboles différents.

Le sénateur Molgat: Peut-on expliquer cette différence?

M. Mayes: Il s'agit d'une disposition de la Loi sur les produits dangereux qui traite de symboles figurant sur les crèmes à raser, les boîtes de conserve et autres produits. Elle existe depuis 10 ou 12 ans, je crois. On les trouve également sur les flacons de pesticide que vendent les quincailleries. Il existe des symboles obligatoires pour certains produits de consommation courante.

Je voudrais poursuivre le point soulevé par M. Wisdom. Dans un échange de vues avec le ministère, la direction du transport des marchandises dangereuses nous a suggéré de faire imprimer des symboles sur les emballages, ce qui représenterait un compromis entre la réticence des expéditeurs à donner des renseignements et notre désir d'en obtenir. Nous avons répondu que ce n'était pas ce que nous voulions, car il existe un nouveau code d'étiquettes et de panneaux qui est cohérent. De plus, nous avons adopté de nouveaux symboles et

[Text]

one will see that there is a real possibility of misinterpretation of the information. If we have a choice, we would rather have nothing, because that adds more inconsistency to an already complicated area. Our response was: "Thanks, but no thanks."

Senator Molgat: Would it not be better to have uniform markings?

Mr. Mayes: Exactly.

Senator Molgat: If that were the case, everyone would understand the markings and there would not be a multiplicity.

Mr. Mayes: That is our point. We believe that the simpler the symbolism and the simpler the classification, the better off everyone is. The shipper is better off, so is the carrier, trainer and consignee.

Senator Charbonneau: Mr. Mayes, in your submission you mention that consideration should be given to putting ceilings on what I presume to be third party liabilities on the basis of the mode of transport, the amount of dangerous goods transported at a given time, and so forth. Have you submitted anything in detail on that?

Mr. Mayes: No, not at that time. Our thinking on this is quite preliminary. I think it was triggered by the fact that we found railways were encountering real problems in getting coverage over \$100 million. We are working on that and will be making representations to Transport Canada.

At the moment, it is quite embryonic. We should like to give it a lot of thought. Although we believe there is real merit in having a ceiling, one would not want to encourage the use of "non-spec" equipment. We would not want to encourage people to be unsafe, but on the other hand, we think there is merit in having a ceiling.

Senator Langlois: In your brief you stress the importance of a reciprocity agreement between Canada and the U.S. on regulations. You say this should be clearly included in the code. Am I to understand that the labelling of placards or shipping documents on goods originating south of the border are different from those originating in Canada and found in the Canadian regulations?

Dr. Wisdom: Initially, we took the position that we wanted to have a code which recognizes reciprocity with the U.S. so that goods originating in the United States can be packaged, placarded, and so forth, in accordance with the U.S. regulations. The United States code, which is Title 49, should be acceptable here. In return, we would expect them to recognize our code.

I do not feel that there is any problem in this being accepted. However, there was a clear statement made on this in the first three drafts. They stated that goods packaged in accordance with Title 49 would be acceptable on import shipments. This was perfect from our point of view.

However, in the last draft it stated that goods originating in the United States and handled in accordance with Title 49

[Traduction]

si on les examine de près, chacun constatera qu'ils peuvent être mal interprétés. Si nous avons le choix, nous préfererions ne rien avoir car en fait, cela revient à ajouter une incohérence de plus à un domaine déjà compliqué. Nous avons répondu que nous n'en voulions pas.

Le sénateur Molgat: Ne serait-il pas préférable que les symboles soient partout pareils?

M. Mayes: En effet.

Le sénateur Molgat: Si c'était le cas, ils seraient compris par tout le monde et il n'y en aurait pas une multitude.

M. Mayes: C'est exactement ce que nous disons. Nous estimons que plus le symbole est simple et plus la classification est simple, mieux cela vaut. C'est mieux pour l'expéditeur, pour le transporteur, pour le débutant et pour le destinataire.

Le sénateur Charbonneau: Monsieur Mayes, dans votre mémoire, vous dites qu'il faudrait envisager de limiter la responsabilité incombant aux tiers en fonction du mode de transport, de la quantité des produits dangereux transportés à un moment donné, et ainsi de suite. Avez-vous fait une proposition concrète à ce sujet?

M. Mayes: Non, pas encore. Nous n'en sommes qu'aux préliminaires. Nous avons commencé à y penser lorsque nous avons constaté que les compagnies ferroviaires éprouvaient de réelles difficultés à obtenir une assurance supérieure à \$100 millions. Nous y travaillons et nous ferons des démarches auprès du ministère des Transports à ce sujet.

Cette proposition est encore à l'état embryonnaire et nous aimerions y réfléchir. Bien que nous estimions qu'il existe de bonnes raisons de fixer un plafond, nous ne voudrions pas encourager l'utilisation de matériel non spécialisé. Nous ne voudrions pas encourager les gens à ne pas tenir compte du danger, mais d'autre part, nous estimons qu'un plafond est nécessaire.

Le sénateur Langlois: Dans votre mémoire, vous insistez sur l'importance qu'il y aurait à conclure un accord de réciprocité entre le Canada et les États-Unis. Vous dites que cette mesure devrait figurer en toutes lettres dans le code. Dois-je comprendre que l'étiquetage ou les documents d'expédition des biens originaires des États-Unis sont différents de ceux que l'on trouve au Canada et dans les règlements canadiens?

M. Wisdom: Au départ, nous voulions un code qui reconnaisse la réciprocité avec les États-Unis pour que les biens originaires des États-Unis puissent être emballés, affichés, et ainsi de suite, conformément aux règlements américains. Le code américain, qui porte le numéro 49, devrait être accepté ici. En retour, nous nous attendrions à ce qu'ils reconnaissent le nôtre.

Je ne crois pas que ce point soulève de difficultés. Cependant, une déclaration précise figurait à ce propos dans les trois premiers projets. Il y était dit que les biens emballés conformément au titre 49 pourraient être acceptés à l'importation. Cela nous satisfaisait entièrement.

Cependant, d'après le dernier projet, les biens originaires des États-Unis et manutentionnés conformément au Titre 49

[Text]

would be accepted as long as they are labelled, documented and marked in accordance with the Canadian code. This changes the ballgame. Initially, we wanted an unconditional reciprocity. Now it is only half a reciprocity which we feel will invite retaliation from the United States. Because we are not accepting their placard and labelling requirements and are instead demanding an action form and something else, problems will arise with U.S. movements. They will find certain aspects of our legislation which they will not accept.

So, we feel that that is a retrograde step and one which should be rectified. We should attempt to have unconditional reciprocity. One cannot have half reciprocity.

Senator Langlois: Am I to understand that there are differences in the labelling of dangerous goods as between the U.S. and Canada?

Dr. Wisdom: There are very minor differences, yes. The requirements in the U.S. tend to be very specific. For instance, the U.S. requirements will specify that the lettering in the word "flammable" on a flammable placard will be 276 of an inch high and the dye in the colouring will be specified.

The one placard that is considerably different is the "Flammable when Wet" placard. We could run into problems on that one. But, generally speaking, if one can recognize a U.S. placard, one can recognize the Canadian ones. They are so close that there is no problem. If one is conversant with the U.S. system, one will easily be able to recognize any Canadian placards, and vice-versa.

Mr. Mayes: We have been giving some talks to our provincial associations on the proposed code, and part of the talk we give includes slides showing the current U.S. placards as compared to the proposed Canadian ones. If it is your wish, we could have copies of those comparison slides provided to the committee.

The Chairman: That would be helpful, yes.

Senator Langlois: If in fact there are differences in labelling as between the U.S. and Canada, how can the driver of such a shipment use the reference book in an emergency situation?

Dr. Wisdom: There is no confusion as far as the proper shipping name is concerned, nor is there any confusion so far as the UN number is concerned. The UN number which will soon be enforced in the U.S., will be the same. So, the driver will look at his shipping document or at his placard for a number, and he will use that number to determine from his reference book what to do in the event of an incident.

Where the confusion arises is with respect to the design on the placard. The classic example is the "Flammable when Wet" placard, which in Canada is a flame on a blue background, whereas in the U.S., half of it is candy-striped with a large "W" with a slash through it. That is the extreme. The rest are so close that it is impossible to confuse them.

[Traduction]

seraient acceptés s'ils étaient étiquetés, si les papiers nécessaires y étaient joints et si les symboles y étaient apposés conformément au code canadien. Cela change tout le problème. Au départ, nous voulions une réciprocité inconditionnelle. Maintenant, la réciprocité est diminuée de moitié et, à notre avis, les États-Unis ne manqueront pas d'y répondre. Parce que nous n'accepterons pas leurs exigences en matière de panneaux et d'étiquetage et que nous demandons que certaines mesures soient prises, des problèmes ne manqueront pas de surgir avec les transports américains. Les États-Unis n'accepteront pas certains aspects de notre législation.

Nous pensons donc que cela constitue un pas en arrière et que la situation devrait être redressée. Nous devrions essayer d'obtenir une réciprocité inconditionnelle et non pas la moitié d'une.

Le sénateur Langlois: Dois-je comprendre qu'il existe des différences d'étiquetage des produits dangereux entre les États-Unis et le Canada?

M. Wisdom: Il existe des différences très minimes. Les exigences américaines sont très rigoureuses. Par exemple, ils précisent que la hauteur du mot «inflammable» sur une étiquette doit être de 276 de pouce et que la teinture du colorant devra être précisée.

Le panneau qui présente le plus de différences est le panneau «inflammable si mouillé». Nous pourrions éprouver certaines difficultés à ce sujet. Mais, généralement, si on peut reconnaître un panneau américain, on peut reconnaître les panneaux canadiens. Ils sont si semblables qu'il n'existe pas de problème. Si l'on connaît le système américain, on peut facilement reconnaître un panneau canadien et vice-versa.

M. Mayes: Nous avons attiré l'attention de nos associations provinciales sur ce projet de code et dans le cadre de ces conférences, nous projetons des diapositives montrant les panneaux américains actuellement utilisés ainsi que les panneaux canadiens proposés. Si vous le désirez, nous pourrions vous faire transmettre une copie de ces diapositives.

Le président: Cela nous aiderait, oui.

Le sénateur Langlois: S'il existe en fait des différences d'étiquetage entre les États-Unis et le Canada, comment le conducteur d'un chargement dangereux peut-il consulter son code en cas d'urgence?

M. Wisdom: Il n'existe aucune confusion quant au nom d'expédition ni en ce qui concerne le numéro des Nations Unies. Ce numéro, qui entrera bientôt en vigueur aux États-Unis, sera le même. Ainsi, il suffira au conducteur de chercher un numéro sur le document d'expédition sur le panneau et il s'en servira pour savoir, selon le guide, ce qu'il faut faire en cas d'accident.

Ce sont en fait les symboles sur le panneau qui sèment le doute. L'exemple type est l'étiquette «inflammable si mouillé» qui, au Canada, est représentée par une flamme sur fond bleu tandis qu'aux États-Unis, la moitié de l'étiquette est traversée de rayures diagonales avec un «W» qui ressort. C'est un cas extrême car les autres symboles sont si semblables qu'il est impossible de les confondre.

[Text]

Senator McElman: Insofar as traffic markings are concerned, there has been great movement towards the international symbol. Has there been any movement in this direction in the case of the signs we are speaking of here? Is there movement towards either an international recognition of these signs or a North American recognition?

Mr. Mayes: These proposals are based on a UN system of proposals.

Senator McElman: I am not now speaking of the code numbers.

Mr. Mayes: Insofar as the designs themselves are concerned, we understand that there is a degree of consensus. The U.S. is proposing to move to this same set of symbols over a period of time. The intent to do so has been gazetted in the Federal Register, with a call for comments on it. I do not know what stage that is at now.

Dr. Wisdom: There is very little difference as between the U.S. symbols and the UN symbols. So far as I am aware, it is just the one placard that is a problem. Apart from that, the differences arise in terms of the relative sizes and spacing. The actual symbol is all but identical. One might have a white flame on a red background, whereas the other would have a black flame on a red background.

Senator McElman: In answer to questions put by Senator Molgat it was stated that there were certain negotiations that had taken place with respect to the short list as opposed to the eight or nine page long list. Were those negotiations with shipper organizations direct?

Mr. Mayes: Yes, face-to-face.

Senator McElman: Where there departmental people present at those negotiations?

Mr. Mayes: No.

Senator McElman: So, the negotiations were not directly with the department?

Mr. Mayes: No.

Senator McElman: In the light of the fact that these negotiations were not as successful as you would have wished, you have referred the matter to the department as the arbiter in an effort to find some midway solution?

Mr. Mayes: Yes. I should perhaps go back a little bit. On the third draft of the code, we made representations to the Director of the Dangerous Goods Branch concerning this problem, and he took the position that because we took one view and the shippers an opposite view, we should get together in an effort to come to a practical compromise that would meet his criteria for improving safety. That is what we did, and of course, as I said earlier, from our point of view those negotiations, which we took very seriously, were very disappointing.

Senator Denis: The purpose of this act, and the accompanying code, is to improve safety in the transportation of dangerous goods. The carrier of such goods has to know how to handle the goods in the event of an accident. It would be very

[Traduction]

Le sénateur McElman: En ce qui concerne les symboles sur les moyens de transport, on s'achemine de plus en plus vers le symbole international. Assiste-t-on à un mouvement dans ce sens en ce qui concerne ceux dont nous parlons ici? S'achemine-t-on vers une reconnaissance internationale de ces symboles ou vers une reconnaissance nord-américaine?

M. Mayes: Ces propositions sont fondées sur le système que propose les Nations Unies.

Le sénateur McElman: Je ne parle pas des numéros de code.

M. Mayes: En ce qui concerne les symboles, nous croyons savoir qu'il existe une certaine unanimité. Les États-Unis proposent d'adopter cette même série progressivement. L'intention en a été publiée au Registre fédéral et les intéressés ont été priés de faire connaître leur point de vue. Je ne sais pas où cette proposition en est maintenant.

M. Wisdom: Il existe très peu de différence entre les symboles américains et ceux des Nations Unies. Autant que je sache, seul ce panneau dont je vous parlais pose des problèmes. Sinon, les différences sont des différences de taille et d'espace. Le symbole réel n'a rien d'identique. Il peut y avoir une flamme blanche sur fond rouge alors que l'autre aurait une flamme noire sur fond rouge.

Le sénateur McElman: En ce qui concerne les questions posées par le sénateur Molgat, vous avez répondu que certaines négociations portant sur la petite liste et non sur celle qui est longue de 8 ou 9 pages avaient eu lieu. Ces négociations avec les organismes expéditeurs se sont-elles déroulées en tête-à-tête?

M. Mayes: Oui.

Le sénateur McElman: Le ministère était-il représenté à la table des négociations?

M. Mayes: Non.

Le sénateur McElman: Par conséquent, les négociations ne se sont pas déroulées directement avec le ministère?

M. Mayes: Non.

Le sénateur McElman: Compte tenu du fait que ces négociations n'ont pas eu le succès que vous escomptiez, vous avez renvoyé l'affaire devant le ministère qui devra s'efforcer de trouver une solution de compromis, n'est-ce pas?

M. Mayes: Oui. Je devrais peut-être revenir un peu en arrière. Lors de la parution du troisième projet de code, nous nous sommes entretenus avec le directeur du transport des marchandises dangereuses à ce sujet et il a estimé que puisque nous avions une vue différente de celle des expéditeurs, nous devrions nous rencontrer en vue d'arriver à un compromis qui répondrait aux critères retenus pour améliorer la sécurité. C'est ce que nous avons fait et, comme je l'ai déjà dit, à notre avis, ces négociations que nous avons prises très au sérieux, ont été extrêmement décevantes.

Le sénateur Denis: L'objectif de cette loi et du code qui l'accompagne est d'améliorer la sécurité dans le transport des marchandises dangereuses. En cas d'accident, les transporteurs de ces marchandises doivent savoir comment les manutention-

[Text]

simple for the manufacturers of such goods to provide the carrier with documentation outlining the nature of the goods being transported and what steps to take in the event of an accident, with the carrier in turn providing the driver with a copy, because it is the driver who will have to take whatever action is necessary in the event of an accident.

Mr. Mayes: The code anticipates your suggestion, senator, for full loads of dangerous goods and for part loads of dangerous goods above a certain level. The issue deals with the level of the threshold at which the shipper is required to give you the information in terms of the proper product name, the danger class and the action form outlining the steps which have to be taken in the event of an accident.

It is not that the code does not anticipate that. It will come in. The necessary documentation will be placed in the pocket of the tractor so that the Emergency Measures people can readily put their hands on it in the event that the driver is injured.

The issue we are addressing is the level at which that requirement should be instituted. The suggestion that we have made is that you do not have just one level, but a series of levels notching up. You start off with basic class-related information, whether it is flammable or compressed gas or what have you and then depending on the level you go up. But your point is well taken.

Senator Denis: It would be easier if the producer of dangerous goods indicated in written form all the degrees of danger related to his product, and gave a copy of it to the driver. It is not sufficient to have it written on the bottle or parcel. The driver will not check every parcel in his truck to see what is contained there, but if he receives a copy from the producer of a dangerous commodity, it would indicate that something dangerous is in his truck and the method by which he should handle it, whether it should be covered by asbestos or other materials to protect it from shock, and what he should do in case of an accident. It is not useful just to have a book in their offices.

Dr. Wisdom: What I said actually, was at this time the driver does not have this book, the reason being it is a relatively new development. We have started giving it to managers first. The other reason is that we are not getting proper descriptions at this moment, and so the book is useless until you get either a proper description or a name.

The second thing is while in theory it is very easy for a manufacturer to give us a proper chemical name, they are often very reluctant to do so. There are many chemical producers who sell muriatic acid as cement cleaner. They will sell you a barrel of muriatic acid for \$100, but a barrel of cement cleaner will cost you \$400. No one is going to pay \$400 for a hundred dollar barrel of muriatic acid, but they would pay \$400 for a barrel of cement cleaner. They will invoke trade secrecy or that as a reason for not giving a proper description of the product. This is part of the problem. We are not being given the information.

[Traduction]

ner. Il serait très simple pour les fabricants de leur fournir la documentation indiquant la nature des marchandises transportées et les mesures à prendre en cas d'accident. Le transporteur en fournirait à son tour un exemplaire au conducteur car c'est à ce dernier qu'il incombe de prendre les mesures en question; en cas d'accident.

M. Mayes: Le code prévoit votre proposition, sénateur, pour les pleines charges de marchandises dangereuses et pour les charges partielles au-dessus d'un certain niveau. La question traite du seuil à partir duquel l'expéditeur est tenu de vous fournir les renseignements en fonction du nom du produit, de la catégorie de danger et de la formule sur les mesures à prendre qui indiquent ce qu'il y a lieu de faire en cas d'accident.

Non pas que le code ne prévoit pas ces dispositions. Elles y seront insérées. La documentation nécessaire sera placée dans la portière du tracteur afin que les préposés aux mesures d'urgence puissent la trouver facilement si le conducteur était blessé.

La question que nous abordons est de savoir à quel niveau il faut établir cette exigence. Nous avons proposé qu'il n'y ait pas qu'un seul niveau mais une série de niveaux à cocher. On débute avec des renseignements sur la catégorie de base, qu'il s'agisse de gaz inflammable, comprimé ou autre, et on passe à des niveaux supérieurs en fonction de la quantité. Votre question est bien posée.

Le sénateur Denis: Ce serait plus facile si le producteur des marchandises indiquait par écrit tous les dangers inhérents à son produit et en donnait une copie au conducteur. Il ne suffit pas que ce soit inscrit sur la bouteille ou le colis. Le conducteur ne vérifiera pas chacun des colis qu'il transporte pour voir ce qu'il contient, mais s'il recevait une copie du fabricant de marchandises dangereuses, il saurait qu'il transporte un produit dangereux dans son camion, comment le manutentionner, et s'il lui faut le recouvrir d'amiante ou d'une autre substance pour le protéger des chocs, et ce qu'il y a lieu de faire en cas d'accident. Cela ne sert à rien de garder le livret au bureau.

M. Wisdom: En fait, ce que je dis, c'est que le conducteur ne possède pas ce livret pour l'instant, du fait qu'il s'agit d'une innovation relativement récente. Nous avons commencé à le remettre tout d'abord aux gérants. L'autre raison est que nous ne disposons pas de description convenable pour l'instant et que le livret est inutile tant qu'on ne dispose pas d'une description ou d'un nom approprié.

En second lieu, bien qu'en théorie il soit très facile pour un fabricant de nous fournir un nom chimique exact, il le fait souvent à contre-cœur. Il y a beaucoup de fabricants de produits chimiques qui vendent de l'acide chlorhydrique comme détersif pour le ciment. Ils vous vendent un baril d'acide chlorhydrique pour \$100, mais un baril de détersif pour ciment vous coûte \$400. Personne ne payera \$400 un baril d'acide chlorhydrique qui n'en vaut qu'une centaine, mais par contre, on accepte de payer \$400 un baril de détersif pour ciment. Les fabricants invoqueront le secret commercial pour ne pas fournir une description adéquate du produit. C'est là

[Text]

Senator Denis: He does not have to reveal the secret of his product; all he has to do is indicate how the product should be handled in shipping, and what to do in case of an accident. He would simply have to indicate whether the product would be dangerous if close to heat or under shock. It is important that the driver knows this. There are not always hundreds of dangerous goods in a truck, but probably one or two most of the time. If the driver knows what is in his truck, if it is gasoline for instance, it would be indicated it should be handled in a certain way. Then if it spills, he would know how to handle it.

Dr. Wisdom: It is a little more complicated than that, because if you give a trade name and the dangers, you are giving the dangers of that product in isolation—on its own. However, what happens is that we could take a product, say, that is corrosive. It might or might not be an acid, but it could be a corrosive or a caustic. If the shipper gives us a trade name and just says it is corrosive, and then it is delivered into the wrong tank, and mixed with another substance, we cannot work out what reaction has occurred or what might occur, if we do not have the precise chemical name.

Senator Denis: I do not mean you are exempt from cheaters; you could be misled by the producers. What I want to know is whether it would be a good thing for the driver to know what to do with dangerous goods of that kind. It is not necessary to give the formula of the product. He could keep this invention secret.

Dr. Wisdom: We actively desire the action-response form to be given with the load which tells us what to do with it. In addition, it is useful for us to know what the essential ingredient of the product is.

Senator Riley: During the course of testimony given either by Mr. Hayes or Dr. Wisdom, the question of express parcels on buses was mentioned. That to me is a very touchy area. The bus companies and others operating passenger-carrying vehicles are campaigning for these express parcels. How does the code affect them? Their small freight shipments are LTL. What about the placarding of these buses?

Mr. Hayes: They would fall under the same category of exemptions that we would at the moment—those four categories that we listed earlier. The point that I was trying to make earlier in mentioning their testimony last week was to say that when we talk of Avon cosmetic distribution, where you have something that is perhaps 50 millilitres of nail polish remover in a fancy carton wrapped up 15 times in something that is half a cubic foot square, we agree with them. You would have to smash that and put a Bunsen burner under it for two or three hours to get any reaction whatsoever. If you have an

[Traduction]

une partie du problème. On ne nous fournit pas les renseignements.

Le sénateur Denis: Le fabricant n'a pas à révéler les secrets de son produit; tout ce qu'il a à indiquer, c'est la façon de le manutentionner pendant l'expédition et ce qu'il y a lieu de faire en cas d'accident. Il aurait simplement à indiquer si le produit serait dangereux près d'une source de chaleur ou en cas de choc. Il est important que le conducteur connaisse ces détails. Il n'y a pas toujours des centaines de marchandises dangereuses dans un camion, mais probablement une ou deux la plupart du temps. Si le conducteur sait ce qui s'y trouve, de l'essence par exemple, il lui faut le manutentionner d'une certaine façon. Si elle vient à se répandre, il saura ce qu'il y a lieu de faire.

M. Wisdom: C'est un peu plus compliqué que cela, car si vous indiquez le nom commercial et les risques, il s'agit des risques pris isolément, de ceux qui sont inhérents au produit. C'est ainsi que nous pourrions avoir un produit, qui est corrosif par exemple, et avoir une feuille de papier qui précise qu'il est corrosif. Ce n'est pas forcément un acide; ça peut être un produit corrosif ou caustique. Si l'expéditeur nous indique un nom commercial et précise simplement qu'il s'agit d'un produit corrosif, que celui-ci soit ensuite placé par erreur dans une citerne où il se mélange à une autre substance, il n'est pas possible de connaître les réactions qui se sont produites ou qui sont susceptibles de se produire si l'on ne connaît pas l'appellation exacte du produit.

Le sénateur Denis: Je ne veux pas dire que vous ne rencontrez pas de tricheur; vous pourriez être trompé par les producteurs. Ce que me désire savoir, c'est qu'il serait opportun que le conducteur sache quoi faire avec ce genre de marchandise dangereuse. Il n'est pas nécessaire de donner la formule du produit. Le fabricant pourrait vouloir garder son invention secrète.

M. Wisdom: Nous tenons beaucoup à ce que la formule sur les mesures à prendre soit fournie avec la charge et nous indique ce qu'il y a lieu de faire. En outre, il nous est utile de connaître les principaux ingrédients du produit.

Le sénateur Riley: Au cours des témoignages de M. Hayes ou de M. Wisdom, il a été fait mention des colis express expédiés par autobus. Pour moi, il s'agit là d'un domaine très délicat. Les compagnies d'autobus et de véhicules transportant des passagers font campagne en faveur de ces colis express. Le code les concerne-t-il? Leur expédition constitue des camionnées incomplètes. Serait-il opportun d'apposer des panneaux sur ces autobus?

M. Hayes: Ils rentreraient dans les mêmes catégories d'exemptions que celles que nous avons en ce moment, les quatre catégories que nous avons déjà mentionnées. Ce que je voulais faire ressortir en faisant mention de leur rémoignage de la semaine dernière, c'est que lorsque nous parlons de la distribution de cosmétiques Avon, vous avez parfois un flacon de 50 millilitres de dissolvant de vernis à ongles emballé dans une boîte de carton fantaisie avec 15 enveloppes, ce qui donne un colis d'un volume d'un demi-pied cube, nous sommes d'accord avec eux. Il serait nécessaire d'écraser tout cela et de

[Text]

accident with that on board, it would be of no consequence whatsoever. So we agree with the exemptions at that level.

The other point you make though is very good. If we succeed in convincing you, and in turn you succeed in convincing the minister to move the threshold down, and it does impinge upon bus carriers, then, presumably, they would be required to have adequate placarding, if they are permitted under the code—I am not that sufficiently familiar with that aspect of it—to mix passenger and freight transport at those levels. Frankly, I cannot respond to that.

Dr. Wisdom: Under the code as written, someone could offer a cardboard box full of propane cylinders for carriage by bus.

Senator Riley: That is what I had in mind.

Dr. Wisdom: And because the code gives them an exemption for it as a consumer commodity, the bus company might not know the contents, so they would tend to accept it. But if they are required to say it is compressed gas, the bus company could say, "we do not want compressed gases on our buses." As the code is written, it would be only too easy for a shipper to sent these cylinders by bus, and the bus company would be like a trucker in that he would not know what he is handling.

Senator Riley: What about the couriers?

Dr. Wisdom: They are in exactly the same position.

Mr. Mayes: At those negotiations early last year with the shipper groups, we had courier representatives there, because they are very worried about the possibility of getting something undesirable among their plans and documents, or what have you, that they are moving routinely.

Senator Riley: Again, I mention these small nuclear devices. I understand couriers carry them occasionally.

Mr. Mayes: I am not aware of that personally, senator.

Senator Riley: Do you think that the passenger-carrying vehicles, such as buses, should be forbidden to carry dangerous goods?

Mr. Mayes: I believe that is out of our area of expertise.

Senator Riley: I understand that, but I am just asking for your opinion.

Mr. Mayes: If they were very small packages consumer toiletries and what have you there is really no appreciable risk. I personally do not see any problem with the exemptions.

Senator Riley: I am thinking more of the nuclear devices, than say, a carton of these containers of compressed propane.

[Traduction]

placer au-dessous un brûleur Bunsen pendant deux ou trois heures pour obtenir une réaction. S'il se produisait un accident avec ce produit à bord du véhicule, il n'aurait aucune conséquence. Nous sommes donc d'accord avec les exemptions à ce niveau.

L'autre point de vue que vous avez soulevé est très bon. Si nous réussissons à vous convaincre et si, à votre tour, vous réussissez à convaincre le Ministre d'abaisser le seuil, et si cela s'applique aux transporteurs par autobus, il est à supposer qu'ils seront tenus d'apposer convenablement des placards selon lesquelles ils sont autorisés par le code—je ne connais pas suffisamment cet aspect de la question—à mélanger les transports de passagers et de fret. Franchement, je ne peux pas répondre à cette question.

M. Wisdom: En vertu du code tel qu'il est rédigé, quelqu'un pourrait demander le transport par autobus d'un carton plein de bouteilles de propane . . .

Le sénateur Riley: C'est ce à quoi je songais.

M. Wisdom: Étant donné que le code leur accorde une exemption pour les biens de consommation, la compagnie d'autobus pourrait ne pas savoir connaître le contenu de carbon et avoir tendance à l'accepter, alors que, s'il y a obligation de préciser qu'il s'agit de gaz comprimé, elle peut déclarer qu'elle ne veut pas de ce produit dans ses véhicules. Tel que le code est rédigé, il ne serait que trop facile pour un expéditeur d'expédier ces bouteilles par autobus et la compagnie serait dans la situation du camionneur qui ne sait pas ce qu'il transporte.

Le sénateur Riley: Quelle est la situation des messagers?

M. Wisdom: C'est exactement la même.

M. Mayes: Au début de l'année dernière, lors des négociations avec le groupe des expéditeurs, nous avions des représentants des messagers parce qu'ils étaient très inquiets de la possibilité de trouver quelque chose d'indésirable parmi les marchandises qu'ils transportent d'ordinaire.

Le sénateur Riley: Je reviens à ces petits appareils nucléaires. Je crois savoir que les messagers en transportent parfois.

M. Mayes: Je ne suis pas personnellement au courant de cela, sénateur.

Le sénateur Riley: Pensez-vous qu'il doit être interdit à des véhicules transportant des passagers, comme les autobus, de transporter des marchandises dangereuses?

M. Mayes: Je crois que cela ne relève pas de notre domaine de compétence.

Le sénateur Riley: Je comprends, mais je vous demande simplement votre avis.

M. Mayes: S'il s'agissait de très petits paquets, d'articles de toilette par exemple, il n'y a vraiment pas de risque appréciable. Je ne pense pas, personnellement, que les exemptions puissent poser des problèmes.

Le sénateur Riley: Je songe davantage à ces appareils nucléaires, disons un carton de ces conteneurs de propane sous pression.

[Text]

Dr. Wisdom: I personally feel, with proper levels of exemption, anything that we decide is exempt would be able to go on a bus. In the case of anything that is dangerous, perhaps up to a certain level, it would be up to the bus company to decide. And anything above a certain level would be forbidden. Anything that requires placarding should not be allowed on a bus because we have always said that a placarding requirement should come in a something like two tonnes, and it is unlikely that you are going to put that much in a bus anyhow. That certainly should not be allowed. There is no exemption for radioactive products. So that should not go on a bus.

Senator Riley: With LTL shipments you might have, say, 19,000 pounds of non-dangerous, and 1,000 pounds of dangerous goods. Would the 1,000 pounds be exempt?

Dr. Wisdom: Yes. Under the present code, if they were consumer commodities—i.e., if they were five-gallon drums of insecticide that you could buy at a hardware store—they would be exempt. Under our proposal, if it were in one-gallon containers, they would have to mark the container "Poison", and also mark the bill of lading, so that the carrier would know that he is carrying some poison. But there would not be a placard because the quantity would not be large enough to require one. There would be some indication at 1,000 pounds. If, however, it was 1,000 pounds of fifty millilitre nail polish removers, nothing would be required because it would be in such small bottles, which in turns would be in packages, that we would deem that to be safe. If the commodity were in a large container, then we feel there is a much greater risk.

The Chairman: Mr. Mayes, in his earlier remarks, referred to an accident which he thought we might like to know about. I have looked over his documents relating to that, and I feel we would probably find it useful as an example of what occurs. With the permission of the committee, I would ask Mr. Mayes to summarize what happened, and also to summarize the comments or statements of the drivers without mentioning names and without reading the whole thing.

Mr. Mayes: The driver in question picked up a shipment from a paint supply company, and on the bill of lading it merely showed "57 pieces, 1,506 pounds, heated service". Somehow or another a fire started next to this shipment or directly underneath it. Once the fire started, it spread rapidly to the paint and paint supplies loaded immediately above and adjacent to the area where the fire started. There were, in this shipment of 57 pieces, as far as can be determined, four cartons of paint in aerosol cans. There was enough explosive power in those four cartons of aerosol cans to blow the roof away from the body of the trailer. Luckily the explosions had taken place prior to the firemen entering the trailer to extinguish the fire. Had those cans exploded after the firemen entered the trailer, it would no doubt have resulted in serious

[Traduction]

M. Wisdom: Je pense personnellement qu'avec des niveaux convenables d'exemptions, tout produit que nous déciderions d'exempter pourrait être transporté par autobus et que tout produit dangereux, peut-être jusqu'à un certain degré, pourrait ou non être accepté par la compagnie d'autobus et au-dessus d'un certain niveau, de transport en serait interdit. Tout produit qui nécessite des mises en garde ne devrait pas être admis dans un autocar parce que nous avons toujours déclaré que l'aposition de panneaux devrait s'appliquer à des produits pesant au moins 2 tonnes, et il est de toute façon peu probable qu'on les transporte en autobus. Cela devrait certainement être interdit. Il n'y a pas d'exemption pour les produits radioactifs. Eux non plus ne doivent pas être transportés par autobus.

Le sénateur Riley: Avec les envois par camionnées incomplètes vous pourriez avoir, disons 19,000 livres de marchandises non dangereuses et 1,000 livres de marchandises dangereuses. Les 1,000 livres seraient-elles exemptes?

M. Wisdom: Oui. En vertu du présent code, s'il s'agissait de biens de consommation, c'est-à-dire s'il s'agissait de bidons de 5 gallons d'insecticides qu'on peut acheter dans une quincaillerie, ils seraient exemptés. Selon notre proposition, si l'insecticide se trouvait dans des conteneurs d'un gallon, ces derniers devraient porter la mention "poison", ainsi que la feuille de route, afin que le transporteur sache qu'il transporte du poison. Mais il n'y aurait pas de panneau, la quantité transportée n'étant pas assez importante. Il y aurait certaines indications pour un poids de 1,000 livres. Si toutefois les 1,000 livres étaient composés de flocons de dissolvant de vernis à ongles d'une contenance de cinquante millilitres, il n'y aurait rien parce que le produit serait considéré comme n'offrant aucun danger par suite de la petitesse des bouteilles et de la présence des emballages. Si le produit se trouvait dans un conteneur plus grand, nous pensons que le risque serait beaucoup plus important.

Le président: Dans ses remarques antérieures, M. Mayes a fait allusion à un accident et il a pensé que nous pourrions aimer en avoir connaissance. J'ai examiné le document qu'il m'a remis à ce sujet et je pense que nous le trouverions probablement utile à titre d'exemple de ce qui se produit. Avec la permission du Comité, je vais demander à M. Mayes de résumer ce qui s'est passé, ainsi que les observations ou les déclarations des conducteurs, sans mentionner de nom ni faire lecture de toute l'affaire.

M. Mayes: Le conducteur en question avait pris en charge un envoi d'une société de fournitures de peinture et sur la feuille de route il était simplement mentionné cinquante sept unités, 1506 livres, transport chauffé. Un incendie s'est déclaré au voisinage de la marchandise ou directement sous elle. Il s'est étendu rapidement jusqu'à la peinture et aux approvisionnements pour peinture chargés au-dessus et au voisinage de la zone où le feu s'était déclaré. Pour autant qu'on ait pu le déterminer, cet envoi de 57 unités comportait 4 causes de peintures en bombes aérosol. La puissance explosive de ces bombes a été suffisante pour faire sauter le toit de la remorque. Heureusement les explosions ont eu lieu avant que les pompiers n'entrent dans la remorque pour éteindre l'incendie. Si ces bombes aérosol avaient explosé après l'entrée de ces

[Text]

injury to whoever was in the van at that time. There was absolutely nothing on the bill of lading that would lead anyone to believe that there could be a danger to someone entering the vehicle to extinguish the fire. The statement expresses the hope that this information will be of some value if there is an opportunity of showing it to the department. It further says that it is but one example, and that no doubt situations like this arise in many instances on a daily basis.

The Chairman: Thank you. Are there any further questions?

Senator Riley: Mr. Chairman, is there anyone here from Transport Canada?

The Chairman: Yes, there is.

Senator Riley: It would be valuable to the committee if we were sent copies of that reference manual to which Dr. Wisdom referred.

Mr. Michel Sastre, Senior Adviser, Legislation Regulations, Transport of Dangerous Goods, Department of Transport: Mr. Chairman, at this time I do not know if there are any more available. I believe we have had 17,000 copies printed. I should say that it is not handled by us; it is a book that is sold on the public market directly by the publisher. We entered into co-publication. I do not know at this time how many copies we have, or whether we have any at all in stock in the branch. However, I will endeavour to find out and will make that request known to the Director.

The Chairman: Thank you, Mr. Sastre. Are there any comments that you would wish to make today? I am not asking you to make any; I merely offer you the opportunity to do so.

Mr. Sastre: Mr. Chairman, I do not think that I should make any comment at this time. I believe the subject has been addressed superbly, if I may say so, by the witnesses, and the questions asked by honourable senators have been put in such a way that leaves very few areas uncovered. Since the regulations at this time are being processed normally, we will refrain from any further discussion on the subject.

The Chairman: In that case, we can excuse our witnesses and also the representatives of the department. Before we adjourn, I would like members of the committee to stay to discuss a couple of matters that concern only the committee.

Senator Riley: Mr. Chairman, we should express our gratitude to the witnesses. Their presentations were informative and will be useful to us. We appreciate their attendance.

The Chairman: Thank you. That concludes today's hearing.

The committee adjourned.

[Traduction]

derniers, il n'y a aucun doute que quiconque se fût alors trouvé dans la remorque aurait alors subi des blessures graves. Aucune mention sur la feuille d'expédition n'aurait pu amener à penser qu'il pouvait y avoir un danger à ce que quelqu'un pénétre dans la remorque pour éteindre l'incendie. Il est dit dans la déclaration qu'il est à espérer que ces renseignements seront de quelque utilité s'il est possible d'en faire part au ministère. On y précise en outre qu'il s'agit d'un exemple parmi d'autres et qu'il n'y a pas de doute que des situations comme celle-ci se produisent dans bien des cas tous les jours.

Le président: Merci. Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: Monsieur le président, y a-t-il parmi nous un représentant de Transport Canada?

Le président: Oui.

Le sénateur Riley: Je crois qu'il serait bon qu'on fasse parvenir au Comité des exemplaires de ce manuel dont a parlé M. Wisdom.

M. Michel Sastre, conseiller supérieur, Textes réglementaires, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports: Monsieur le président, je ne saurais dire pour l'instant s'il nous en reste des exemplaires. Je crois que nous en avons fait imprimer 17,000. Ce n'est pas nous qui nous nous en occupons; il s'agit d'un livre qui est vendu directement par l'éditeur. Il s'agit d'une publication. Je ne sais pas combien d'exemplaires il nous reste ou si nous en avons en réserve. Je tâcherais de vérifier et je ferai part de votre demande au directeur.

Le président: Merci, monsieur Sastre. Auriez-vous quelque observation à faire aujourd'hui? Je ne vous demande pas d'en faire; je vous pose simplement la question.

M. Sastre: Monsieur le président, je ne crois pas que je devrais faire d'observation pour l'instant. Les témoins, si je puis dire, se sont très bien tirés d'affaire et les questions posées par les honorables sénateurs ont été à ce point complètes que très peu de domaines n'ont pas été abordés. Puisque les règlements semblent pour l'instant progresser normalement, nous ne nous lancerons pas dans de nouvelles discussions à leur sujet.

Le président: Dans ce cas, nous pouvons remercier nos témoins ainsi que le représentant du ministère. Avant de suspendre les travaux, j'aimerais que les sénateurs restent afin de discuter d'une ou deux questions qui n'intéressent que les membres du Comité.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, nous devrions exprimer tout notre gratitude aux témoins. Leurs exposés ont été intéressants et nous seront très utiles. Nous les remercions d'avoir accepté de comparaître.

Le président: Merci. Voilà qui met fin aux travaux de ce jour.

Le Comité suspend ses travaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. R. R. Mayes, Associate Executive Director, Canadian Trucking Association;

Dr. D. J. Wisdom, Technical Adviser, Provost Corporation, and Chairman, Dangerous Goods Committee, Canadian Trucking Association.

M. R. R. Mayes, directeur exécutif associé de l'Association canadienne du camionnage;

M. D. J. Wisdom, conseiller technique, La Corporation Provost, et président du comité de l'ACC sur le transport des marchandises dangereuses.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Tuesday, March 3, 1981

Le mardi 3 mars 1981

Issue No. 9

Fascicule n° 9

Complete Proceedings respecting
certain issues relating to the
Crowsnest Pass

Seul et unique Fascicule
concernant certaines questions
relatives au Pas du Nid-de-Corbeau

REPORT OF THE COMMITTEE

RAPPORT DU COMITÉ

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, February 26, 1981:

With leave of the Senate,
The Honourable Senator Smith moved, seconded by the
Honourable Senator Beaubien:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications, in response to a request from the Na-
tional Farmers' Union, be authorized to receive a presen-
tation from representatives of that Union with respect to
certain issues relating to the Crowsnest Pass and, if the
Committee considers it necessary, to report thereon.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 26 février
1981:

Avec la permission du Sénat,
L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'ho-
norable sénateur Beaubien,

Que, pour donner suite à une demande du Syndicat
national des cultivateurs, le Comité sénatorial permanent
des transports et des communications soit autorisé à rece-
voir, des représentants de ce syndicat, un exposé concer-
nant certaines questions relatives au Pas du Nid-de-Cor-
beau (Crowsnest Pass), et, si le comité le juge nécessaire,
à faire rapport à ce sujet.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 3, 1981
(14)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:30 p.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Graham, Langlois, Marshall, McElman, Molgat, Muir, Petten, Riley, Rowe and Smith. (11)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Hays and Steuart. (2)

Witnesses:

From the National Farmers Union:

Mr. Ted Strain, President;

Mrs. Darlene Henderson, Womens' President;

Mr. Wayne Easter, Vice-President;

Mr. Stuart Thiesson, Executive Secretary.

The Committee proceeded to consider its Order of Reference dated February 26, 1981, which is as follows:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications, in response to a request from the National Farmers Union, be authorized to receive a presentation from representatives of that Union with respect to certain issues relating to the Crowsnest Pass and, if the Committee considers it necessary, to report thereon.

The Chairman welcomed the delegation.

Mr. Strain introduced the witnesses.

Mrs. Henderson made a statement and together with Messrs. Strain, Easter and Thiesson answered questions put to them by members of the Committee.

At 5:50 p.m., the witnesses departed and the Committee continued *In Camera*.

At 6:05 p.m., the Committee adjourned until Thursday, March 5, 1981, at 10:00 a.m.,

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 3 MARS 1981
(14)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 30 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Graham, Langlois, Marshall, McElman, Molgat, Muir, Petten, Riley, Rowe et Smith. (11)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Hays et Steuart. (2)

Témoins:

Du Syndicat national des cultivateurs:

M. Ted Strain, président;

M^{me} Darlene Henderson, présidente des femmes cultivatrices;

M. Wayne Easter, vice-président;

M. Stuart Thiesson, secrétaire administratif.

Le Comité entreprend l'étude de son Ordre de renvoi du 26 février 1981 suivant:

Que, pour donner suite à une demande du Syndicat national des cultivateurs, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à recevoir, des représentants de ce syndicat, un exposé concernant certaines questions relatives au Pas du Nid-de-Corbeau (Crowsnest Pass), et, si le comité le juge nécessaire, à faire rapport à ce sujet.

Le président souhaite la bienvenue aux membres de la délégation.

M. Strain présente les témoins.

M^{me} Henderson fait une déclaration puis, avec MM. Strain, Easter et Thiesson, répond aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

A 17 h 50, les témoins se retirent et le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

A 18 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 5 mars 1981, à 10 heures.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, March 5, 1981

The Standing Senate Committee on Transport and Communications was authorized by the Senate, as recorded in the Minutes of Proceedings of the Senate of February 26, 1981 "in response to a request from the National Farmers Union to receive a presentation from representatives of that Union with respect to certain issues relating to the Crowsnest Pass."

Your Committee now reports that on Tuesday, March 3, 1981, it received a large delegation from the National Farmers Union led by Mr. Ted Strain, President, Mrs. Darlene Henderson, Womens' President, Mr. Wayne Easter, Vice-President and Mr. Stuart Thiesson, Executive Secretary.

The main thrust of the delegation's submission to your Committee was a strong plea for the retention of the Crow rate on the transport of grain.

To this end the National Farmers Union made three (3) specific recommendations:—

- (1) That the Federal government *commit itself to the existing Crow rate structure in perpetuity.*
- (2) That in order to relieve the burden of discriminatory freight rates assessed against processed agricultural products and the livestock industry in the regions affected by the Crow rate, *freight rates be adjusted in order to make such products competitive with the outward movement of grain and oilseeds under the Crow rate.*
- (3) That the Federal government regard rail transportation *as an instrument for national and regional development* and that it accordingly adopt *a policy for total nationalization of the Canadian National Railways and Canadian Pacific Ltd. and its subsidiaries.* The integration and rationalization of those rail systems would permit them to be owned and operated as a public utility thereby assuring that national and regional economic social and development goals supersede the profit earning objectives of the companies.

The concluding paragraph of their written brief reads as follows:—

114. We fully recognize the magnitude of this recommendation. However, the nation is less well served by continuing to invest huge volumes of financing in the rail transportation system *without even the benefit of acquiring comparable equity*, particularly in Canadian Pacific Ltd.

A complete transcript of their verbal presentation is recorded in the Proceedings of the Committee for March 3, 1981.

Your Committee was impressed by the representations made to it and recommends careful study of the submission of the National Farmers Union on the subject of retaining the Crow rate on grain.

Respectfully submitted,

Le président

George I. Smith

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 5 mars 1981

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a été autorisé par le Sénat, comme le témoignent les procès-verbaux du Sénat du 26 février 1981 «pour donner suite à une demande du Syndicat national des cultivateurs, à recevoir, des représentants de ce syndicat, un exposé concernant certaines questions relatives au Pas du Nid-de-Corbeau».

Le Comité a reçu, le mardi 3 mars 1981, une délégation importante du Syndicat national des cultivateurs, dirigée par M. Ted Strain, président, M^{me} Darlene Henderson, présidente des femmes cultivatrices, M. Wayne Easter, vice-président et M. Stuart Thiesson, secrétaire administratif.

Dans le mémoire qu'ils ont présenté au Comité, les responsables du syndicat ont prié les autorités fédérales de maintenir le tarif du Corbeau régissant le transport du grain.

A cette fin, le Syndicat national des cultivateurs a formulé trois (3) recommandations précises:—

- (1) Que le gouvernement fédéral s'engage à *ne jamais abolir la structure existante des tarifs du Corbeau.*
- (2) Qu'en vue de rendre les taux de fret frappant les produits agricoles traités et l'industrie du bétail moins discriminatoires dans les régions touchées par le tarif du Corbeau, *les taux de fret soient révisés pour que ces produits puissent soutenir la concurrence avec le transport du grain et des oléagineux selon le tarif du Corbeau.*
- (3) Que le gouvernement fédéral considère le transport ferroviaire comme une *aide au développement national et régional* et, par conséquent, *qu'il nationalise complètement le Canadien National et le Canadien Pacifique et ses filiales.* S'ils étaient intégrés et rationalisés, ces réseaux ferroviaires pourraient être exploités comme un service d'utilité public, ce qui permettrait de s'assurer que les objectifs économiques, sociaux et de développement à l'échelle nationale et régionale l'emportent sur les objectifs de rentabilité de ces sociétés.

Le Syndicat national des cultivateurs conclut son mémoire en faisant la recommandation suivante:—

114. Nous nous rendons pleinement compte de la portée de cette recommandation. Cependant, la nation sera moins bien lotie si on continue à investir d'énormes sommes d'argent dans le réseau ferroviaire *sans même pouvoir y acquérir une participation comparable*, particulièrement en ce qui concerne le Canadien Pacifique.

Les Procès-verbaux du Comité du 3 mars 1981 renferment le compte rendu complet de la présentation verbale des représentants du Syndicat.

Le Comité a été frappé par les faits qui lui ont été exposés et recommande que le rapport du Syndicat national des cultivateurs sur le maintien du tarif du Corbeau régissant le transport du grain soit soigneusement étudié.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, March 3, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4.30 p.m. to receive a presentation on the subject of retaining the Crowsnest Pass rate on grain.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are honoured today to have with us a delegation from the National Farmers Union, who will speak to us about the subject of retraining the Crow rate on grain. The leader of the group is Mr. Ted Strain, who is on my immediate right. Mr. Strain has asked me if I wouldn't mind introducing the members of the committee, and I will do that in a moment. Before getting to introductions, I would ask committee members to move into the first two rows so as to create more room for our guests.

Perhaps now I might proceed with the introduction of members of the committee. Beginning on the right is Senator Alasdair Graham of Nova Scotia; Senator Léopold Langlois from Quebec; Senator Willie Adams from the Northwest Territories; Senator Frederick Rowe from Newfoundland; Senator William Petten from Newfoundland; Senator Harry Hays, whom I am sure you will all recognize as having some connection with western Canada; Senator Jack Marshall from Newfoundland; Senator Molgat from Manitoba, another westerner; Senator McElman from New Brunswick; Senator Muir from Newfoundland; and Senator Steuart from Saskatchewan.

To repeat, Mr. Strain is the leader of the delegation. Mr. Strain is from North Battleford, Saskatchewan, and is a farmer in his own right.

Perhaps you would now introduce your colleagues, Mr. Strain, following which we will ask you to proceed with your opening remarks.

Mr. Ted Strain, President, National Farmers Union: Thank you, Mr. Chairman. I take great pleasure in introducing the other members of my delegation. We are part of a delegation from right across Canada, approximately 225 in number, all of whom are in Ottawa today to lobby Members of Parliament of all political parties.

We have with us our Women's President, Mrs. Darlene Henderson, who will be giving the committee a summary of our brief; next to Mrs. Henderson is our Vice-President, Wayne Easter, who is from Prince Edward Island; and next to Mr. Easter is our Executive Secretary, Mr. Stuart Thiessen, who is from Saskatoon.

Without any further introductions, I shall ask our Women's President to provide you with a summary of the brief that we are distributing to members of Parliament and others.

The Chairman: I think all members of the committee have a copy of the brief.

Mrs. D. Henderson, Women's President, National Farmers Union: Honourable senators, we appreciate that you have agreed to meet with us on relatively short notice. However, in our minds, the issue at stake could wait no longer. Although it is not the only issue of concern to farmers across Canada,

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 3 mars 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 30 pour entendre des témoignages sur le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau sur les grains.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons le plaisir d'accueillir aujourd'hui une délégation du Syndicat national des cultivateurs dont les membres nous parleront du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau sur les grains. Le chef de la délégation est M. Ted Strain, qui se trouve à ma droite. M. Strain m'a demandé de présenter les membres du Comité et je le ferai dans un instant. Avant de faire les présentations, je demanderais aux membres du Comité d'occuper les deux premières rangées pour faire place à nos invités.

Je pourrais peut-être présenter les membres du Comité. En commençant par la droite, le sénateur Alasdair Graham de la Nouvelle-Écosse, le sénateur Léopold Langlois du Québec, le sénateur Willie Adams des Territoires du Nord-Ouest, les sénateurs Frederick Rowe et William Petten de Terre-Neuve, le sénateur Harry Hays qui est bien connu dans l'Ouest du Canada, le sénateur Jack Marshall de Terre-Neuve, le sénateur Molgat du Manitoba, un autre représentant de l'Ouest, le sénateur McElman du Nouveau-Brunswick, le sénateur Muir de Terre-Neuve et le sénateur Steuart de la Saskatchewan.

Je répète que la délégation est dirigée par M. Strain qui est un cultivateur de North Battleford, en Saskatchewan.

Monsieur Strain, vous pourriez peut-être commencer par présenter vos collègues et faire ensuite votre déclaration préliminaire.

M. Ted Strain, président, Syndicat national des cultivateurs: Merci, monsieur le président. Il me fait grand plaisir de présenter les autres membres de ma délégation. Nous faisons partie d'un groupe d'environ 225 cultivateurs qui se sont rendus aujourd'hui à Ottawa pour exercer des pressions auprès de députés de tous les partis.

Je vous présente d'abord notre présidente, de la section féminine, M^{me} Darlene Henderson, qui donnera au Comité un résumé de notre mémoire; près d'elle se trouve notre vice-président, Wayne Easter, de l'Île-du-Prince-Édouard; à ses côtés, notre secrétaire administratif, M. Stuart Thiessen, qui est originaire de Saskatoon.

Sans plus tarder, je demanderais à notre présidente de la section féminine de vous fournir un résumé du mémoire que nous distribuons à des députés et à d'autres personnes.

Le président: Je crois que tous les membres du Comité en ont un exemplaire.

Mme D. Henderson, présidente, section féminine, Syndicat national des cultivateurs: Honorables sénateurs, nous vous sommes reconnaissants de nous avoir donné la possibilité de vous rencontrer dans un délai relativement court. Toutefois, nous sommes d'avis que la question ne pouvait être reportée

[Text]

certainly the future of the Crow rate on export grain is of major concern to farmers in western Canada, and its fate is of great significance to farmers in the central and maritime provinces as well.

The size of our delegation here in Ottawa demonstrates, I think, the importance of the issue to all Canadians. It is for that reason that we asked some of our members from Ontario and the maritimes to join us in this delegation. As you can see, some of them are with us this afternoon.

I wish to emphasize that the NFU is an organization that believes in national unity, and we believe that the retention of the Crow rate on export grain can best serve all of the farmers of Canada, for reasons which we intend to expand upon.

In addition to being an organization which believes in the ideal of one Canada, our organization is nothing more or nothing less than the farm men and women you see here today. We are the people, the farmers, whom some organizations claim to represent on the Crow issue. However, I can assure you that although we have helped build some of these organizations to solve problems of a different kind, they are speaking out of turn when they advocate an end to the Crow rate—a message that has been coming through loud and clear from them in recent months.

If you are seeking the consensus among farmers on the Crow issue, ask and listen to the people who are most directly affected—the farmers. It is somewhat ironic that there have been, for some time now, discussions between the government, the railways and vested interest groups in western Canada to end a statutory provision that was considered essential to the purpose of national unity when implemented. We can think of no single action that government might take, other than possibly to end the operations of the Canadian Wheat Board, that could do greater harm to the cause of national unity among western farmers than a decision by the government to end the provisions of the statutory Crow rate.

We agree that there may be inequities respecting the freight rates on secondary and processed agricultural products versus the shipments of grain and oilseeds out of the region. However, one does not consider amputating the foot simply to rid oneself of a hangnail. What we are saying is that the real cost to farmers and the entire rural community that would follow an end to statutory rates in order to accommodate industrial growth in the west would in fact represent an economic disaster of major proportions.

Little has been said publicly about the cost to farmers should the Crow rate be ended. Little consideration has been given to the economic impact a rate six times the Crow would have on farm purchasing power or rural communities, or the burden of cost this would represent to young or beginning farmers, or our sons and daughters who may have aspirations to farm in future years.

Should the railway companies be successful in having grain shipping rates deregulated, as they so badly wish to accomplish, a rate six times the Crow, which now boggles the mind, would only be the beginning of a new cost dimension in grain

[Traduction]

plus longtemps. Bien que ce ne soit pas là le seul problème qui préoccupe les agriculteurs du Canada, il est certain que les décisions relatives au tarif du Nid-de-Corbeau sur les grains destinés à l'exportation préoccupent grandement les agriculteurs de l'Ouest du Canada et auront d'importantes répercussions sur ceux des provinces du centre et de l'Atlantique.

Je crois que l'importance de notre délégation à Ottawa démontre jusqu'à quel point cette question touche tous les Canadiens. C'est pourquoi nous avons demandé à certains de nos membres de l'Ontario et des provinces maritimes de se joindre à notre délégation. Comme vous pouvez le constater, certains d'entre eux nous accompagnent cet après-midi.

Je tiens à souligner que le SNC est un syndicat qui croit en l'unité nationale et que ses membres estiment que le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau sur les grains destinés à l'exportation est à l'avantage de tous les agriculteurs du Canada pour les raisons que nous désirons faire valoir.

Confiant dans l'avenir d'un Canada uni, notre syndicat représente à toutes fins pratiques les hommes et les femmes du secteur agricole qui sont ici présents aujourd'hui. C'est nous, les agriculteurs, que certaines organisations prétendent représenter pour ce qui est des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. Toutefois, je peux vous assurer que bien que nous ayons participé à la création de quelques-unes d'entre elles et les ayons chargées de régler des problèmes d'un autre ordre, elles commettent une indiscretion lorsqu'elles demandent l'abolition de ce tarif—ce qu'elles revendiquent depuis quelques mois.

Si vous voulez savoir ce qu'en pensent les agriculteurs écoutez-les, car ils sont les plus directement concernés. Il est quelque peu ironique que le gouvernement, les sociétés ferroviaires et des groupes d'intérêt de l'Ouest du Canada discutent depuis quelque temps déjà de l'abolition d'une disposition statutaire qui, lors de son adoption, avait été considérée comme essentielle à l'unité nationale. Selon nous, aucune autre mesure, si ce n'est peut-être l'arrêt des opérations de la Commission canadienne du blé, ne pourrait nuire davantage à la cause de l'unité nationale parmi les agriculteurs de l'Ouest, que la décision du gouvernement d'abolir le tarif statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau.

Il est vrai qu'il peut y avoir des inégalités entre les taux de transport hors de la région des produits agricoles secondaires et transformés et des envois de céréales et d'oléagineux. Mais on ne s'ampute pas d'un pied rien que pour se débarrasser d'une envie à un ongle. Ce que nous voulons dire en fait, c'est que en termes réels, pour les agriculteurs et l'ensemble de la collectivité rurale abolir les taux statutaires afin de favoriser la croissance industrielle dans l'Ouest représenterait une véritable catastrophe économique.

Peu de choses ont été dites publiquement au sujet des coûts que devraient assumer les agriculteurs s'il y avait abolition du tarif. On a peu examiné les répercussions économiques d'un taux, six fois supérieur à celui du Pas-du-Nid-de-Corbeau, sur le pouvoir d'achat des agriculteurs ou des collectivités rurales, et les coûts que devraient assumer les jeunes cultivateurs ou nos filles et nos garçons qui voudraient devenir agriculteurs.

Si, comme elles le souhaitent tant, les sociétés ferroviaires réussissent à faire abolir les règlements touchant le taux de transport des céréales, un taux ahurissant six fois supérieur à celui du Pas du Nid-de-Corbeau, déclencherait un processus

[Text]

production and one which would surely be the final straw to break the farming career of a lot of farmers.

If one accepts that the average Crow rate paid by prairie producers on grain deliveries is \$4.81 per tonne, total cost to producers in moving their grain to the markets in the 1979-80 crop year was \$132,683,850 based on total deliveries of 27,585,000 tonnes. Six times Crow, or \$28.86 per tonne, would have increased this total bill to \$796,102,800, or by approximately \$663 million.

This cost burden, shared among approximately 150,000 Canadian Wheat Board permit holders, would break down, on an individual basis, on average, as follows: If an average grain delivery producer is 183.9 tonnes, the average freight cost per producer under the Crow would be \$885. Cost, at six times the Crow, becomes \$5,310, meaning a direct loss of income per producer, on the average, of \$4,425.

Measured against 1979 prairie grain income, such an increase would represent a direct loss of 18.8 per cent in farm cash receipts. When considered in terms of the farm income multiplier effect on the economy of approximately 5.5, the economic loss shared by the national and rural economy would be in the range of \$3.6 billion.

While the potential loss to grain producers' cash grain receipts of a six-times-Crow rate is substantial, it would be devastating to realized net income.

There are those who would argue that these losses to grain producers would be largely offset by the generation of other economic activity—livestock production, for example. However, the study of the Alberta Wheat Pool which is reported in our presentation, paragraph 48, indicated a potential loss to Alberta grain producers in the range of \$188.3 million to \$192.3 million, and a net benefit to feeders of between \$10.2 million and \$25.4 million.

We have commented on both so-called Crow benefit proposals outlined previously to you by the Commodity Coalition and the Western Agriculture Conference. While different in detail, both have in common the notion that (a) a change to the Crow rate is inevitable; (b) railways are entitled to receive a compensatory rate on every service performed; and (c) farmers must expect to pay much higher grain freight rates in future years.

Both of these proposals are more concerned about the future profitability of the railroads than of farming and seem to be in direct response to the blackmailing tactics that the railway companies have exerted against farmers in their attempts to break the Crow rate.

No royal commission has ever advocated an end to the Crow rates. The recent Hall Commission went further and suggested

[Traduction]

amenant de nouveaux coûts dans la production céréalière, qui mettraient sûrement fin à la carrière de bon nombre d'agriculteurs.

A supposer que le taux moyen du Pas du Nid-de-Corbeau payé par les producteurs des Prairies sur les livraisons de céréales soit de \$4.81 la tonne, ils ont dû, en 1979-1980, déboursier la somme totale de \$132 683 850, car les livraisons ont été de 27 585 000 tonnes métriques. Le tarif multiplié par six, ou \$26.86 la tonne métrique, porterait ce montant total à \$796 102 800, ce qui représente une augmentation d'environ \$663 millions.

Ces coûts, répartis entre environ 150 000 détenteurs de permis de la Commission canadienne du blé, correspondraient, sur le plan individuel, à environ ceci: à supposer que les livraisons moyennes des producteurs soient de 183,9 tonnes métriques, le coût moyen de transport par producteur en vertu du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau serait de \$885. Ce coût, multiplié par six, devient \$5 310, ce qui représente par producteur une perte réelle moyenne de revenus de \$4 425.

Si on la compare aux revenus des producteurs céréaliers des prairies en 1979, cette augmentation équivaut à des pertes directes de 18.8 p. 100 des recettes agricoles. Si l'on tient compte de l'effet de multiplication des revenus agricoles sur l'économie qui est d'environ 5,5 p. 100 les pertes sur le plan de l'économie nationale et rurale seraient de l'ordre de \$3,6 milliards.

Les pertes que pourraient encourir les producteurs de céréales en termes de recettes si le taux était six fois supérieur à ce qu'il est actuellement, seraient substantielles, mais dévastatrices en termes de revenu net.

D'aucuns soutiennent que ces pertes seraient largement compensées par l'exercice d'autres activités économiques, dont l'élevage de bétail. Toutefois, il est ressorti de l'étude de l'*Alberta Wheat Pool* dont il est question au paragraphe 48 de notre mémoire, qu'il y aurait possibilité de pertes pour les producteurs céréaliers de l'Alberta de l'ordre de \$188,3 à \$192,3 millions et un bénéfice net pour les producteurs de bétail de l'ordre de \$10,2 à \$25,4 millions.

Nous avons formulé des observations sur les deux propositions relatives aux avantages des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau que vous ont présentées le *Commodity Coalition* et la Conférence des agriculteurs de l'Ouest. Bien qu'ils diffèrent quant aux détails, les deux ont en commun l'idée (a) qu'un changement au taux du Pas du Nid-de-Corbeau est inévitable; (b) que les sociétés de chemin de fer ont le droit de recevoir un taux compensatoire pour chaque service rendu et (c) que les fermiers doivent à l'avenir, s'attendre à payer des frais de transport plus élevés pour les céréales.

Ces deux propositions portent davantage sur la rentabilité future des chemins de fer que sur l'exploitation agricole et semblent répondre directement aux tactiques de chantage exercées par les sociétés de chemin de fer contre les agriculteurs qui essaient de faire abolir le taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Aucune commission royale d'enquête ne s'est prononcée en faveur de l'abolition de ce taux. La récente Commission Hall

[Text]

that Crow-equivalent rates be applied to processed agriculture products and livestock.

Our organization accepted the Hall recommendations, although reluctantly, as a total package. However, as you know, the dismantling of the Hall Report recommendations commenced a short time after its release.

The railway companies have not limited their discrimination against the movement of farm commodities to Crow-related production. We quote from the Canadian Livestock Feed Board Annual Report outlining its difficulties in having the railway companies provide adequate rolling stock for the movement of domestic feed grains from Thunder Bay east even at rates five and six times the Crow. We draw your attention to the drastic depletion of railcars for the movement of livestock—a projected decline of 78 per cent, from a present level of 1,395 cars to 308 cars in the next three to four years in combined operation on both railways and with no plans for replacement, according to the Transportation Committee of the Livestock Markets Association of Canada.

Potato movement by rail in the maritimes has also declined. Two basic problems seek solution through the end to the Crow rate. The first of these relates to the desire on the part of commercial agri-business interests to develop the prairie livestock feeding, food processing and manufacturing sector in western Canada. The Crow rate is stated to be an impediment to this objective.

This sector seeks to correct the situation by drastically inflating the freight rate on unprocessed grains and oilseeds, thereby seriously depressing the farm value of required raw products.

This proposed solution and the development of secondary industry fits hand in glove as a solution for the correction of the second problem as well, the recapitalization and rehabilitation of the two major railways. In short, what is at stake is a proposal for the massive transfer of capital from the pockets of farmers to the nation's industrial and transportation sectors. It is an attempt to apply an industrial policy to a broadly-based agricultural community.

Considering the massive amounts of capital the government has invested in railway rolling stock, the rehabilitation of rail lines, and outright branch line subsidies, the reality is that railway companies have in fact not moved grain at the Crow rate for some time now.

Must the government also provide rolling stock to enable the railways to continue hauling domestic feed grains and livestock?

[Traduction]

est allée plus loin en suggérant que des taux équivalents au taux du Pas du Nid-de-Corbeau soient appliqués aux produits agricoles transformés et au bétail.

Notre organisation a accepté l'ensemble des recommandations de la Commission Hall, bien qu'avec réticence. Cependant, comme vous le savez, la critique des recommandations contenues dans le rapport Hall a débuté peu de temps après sa parution.

Les sociétés de chemin de fer n'ont pas limité à la production assujettie au taux du Pas du Nid-de-Corbeau l'application de leurs mesures discriminatoires contre l'expédition des produits agricoles. Nous citons le rapport annuel de l'Office canadien des provenances qui énonce les difficultés qu'elle a eu à obtenir que les sociétés de chemin de fer fournissent un matériel roulant suffisant pour l'expédition de Thunder Bay vers l'Est, des céréales fourragères destinées au marché intérieur, même à des taux cinq ou six fois supérieurs au taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous portons à votre attention l'épuisement dramatique des wagons destinés au transport du bétail: une baisse prévue de 78 p. 100 au cours des trois ou quatre prochaines années, soit de 1 395 wagons à 308 wagons exploités par les deux réseaux de chemins de fer, sans projet de remplacement, selon le comité des transports du *Livestock Market Association of Canada*.

L'expédition des pommes de terre par rail a aussi diminué dans les provinces de l'Atlantique. On cherche à résoudre deux problèmes fondamentaux par l'abolition du taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Le premier tient au fait que les cultivateurs commerciaux souhaitent mettre en valeur l'alimentation du bétail, la transformation des aliments et le secteur de transformation dans l'Ouest du Canada. Le taux du Pas du Nid-de-Corbeau est perçu comme un obstacle à la réalisation de cet objectif.

Ce secteur tente de corriger la situation en augmentant de façon dramatique les frais de transports des céréales et des oléagineux non transformés, ce qui a pour effet de réduire considérablement la valeur à la ferme des produits bruts requis.

Ce projet de solution et la mise en valeur de l'industrie secondaire constitue une solution unique au deuxième problème: la restructuration du capital et la remise en état des deux principaux réseaux de chemin de fer. Bref, la proposition vise à un transfert massif de capitaux des fermiers aux secteurs industriel et de transport de la nation. C'est un effort visant à appliquer une politique industrielle à une collectivité agricole très diversifiée.

Étant donné les sommes importantes de capitaux que le gouvernement a investies dans le matériel ferroviaire roulant, la remise en état des lignes et même le versement de subventions aux lignes secondaires, il reste néanmoins que les sociétés de chemin de fer n'ont pas en fait expédié les céréales au taux du Pas du Nid-de-Corbeau depuis fort longtemps déjà.

Le gouvernement doit-il aussi fournir le matériel roulant pour permettre aux chemins de fer de continuer à transporter les provenances et le bétail destinés au marché intérieur?

[Text]

Crow rates have assisted prairie grain producers to remain competitive in world markets. As a result, grain exports have contributed substantially to Canada's balance of payments. Grain exports in 1979 totalled \$2,773 million, of which amount wheat exports alone totalled \$2,200 million, or 36 per cent of the \$6.1 billion value of all agricultural exports. The future for grain exports looks even brighter.

We are led to conclude that the railway companies are not basically interested in continuing to serve a broadly-based agricultural community which requires the collection of cargo from a wide area. Their strategy is directed towards the growing centralization of the gathering system. Distance-related Crow rates remain as a major impediment to the realization of this objective. Rationalization of the prairie rail branch line system has taken place and continues to take place in the wake of numerous studies and CTC public hearings. Many more miles of branch lines will be the subject of abandonment application within the next few years.

In thus reducing the size of the railway companies' gathering network, their opportunity for greater efficiency is improved. At the same time, a considerable cost burden of higher transportation costs is being assumed by thousands of farmers who find themselves hauling grain over longer distances.

The greater issue at stake for the railway companies in seeking an end to the Crow rate is their objective to once again have grain freight rates deregulated. Such an action would, in effect, provide them with an annual «licence to tax» hundreds of millions of dollars.

For many years, the railway companies have promoted a «user-pay» concept, claiming that every service performed must return a profit. The government has accepted the philosophy that railways are primarily profit-oriented businesses operating within a competitive environment and entitled to a predetermined return on investment. We submit that the railways' preoccupation with earning profit, often for reinvestment in other business enterprises, is not compatible with the objectives for regional development.

Railway companies must remain instruments of national and regional development. In this context, the cross subsidization of services which enhance the national interest are not only realistic but necessary.

Notwithstanding the 1925 federal statute which established grain freight rates in perpetuity, the government, in its wisdom, has undertaken to recognize total losses of the railway companies. Having voluntarily exempted the companies from their full obligation under the terms of a valid agreement, farmers are now faced with the prospect of government apparently endeavouring to rid itself of its commitment toward an increasing economic burden by transferring that cost to farmers, rather than having it shared by the nation as a whole.

[Traduction]

Les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau ont aidé les producteurs céréaliers des Prairies à soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux. Par conséquent, les exportations de céréales ont beaucoup contribué à la balance canadienne des paiements. En 1979, les exportations s'élevaient à \$2 773 millions, celles de blé atteignaient, à elles seules, à \$2 200 millions, soit 36 p. 100 de la valeur totale des exportations agricoles, chiffrées à \$6,1 milliards de dollars. L'avenir des exportations céréalières est encore plus reluisant.

Nous sommes portés à conclure que les compagnies de chemin de fer ne s'intéressent pas tellement à continuer d'assurer les services à une grande communauté agricole et, entre autres, aller chercher des marchandises sur un vaste territoire. Leur stratégie s'articule autour d'une centralisation croissante de leurs opérations. Les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau fixés en fonction de la distance à parcourir sont encore le principal obstacle à la réalisation de cet objectif. La rationalisation du système d'embranchement dans les Prairies se poursuit, à la lumière des nombreuses études et des audiences publiques tenues par la CCT. D'ici quelques années, plusieurs milles d'embranchements pourraient être abandonnés.

Cette réduction de leur réseau rend les compagnies de chemins de fer plus efficaces. Parallèlement, une partie importante des coûts de transport onéreux est défrayée par des milliers d'agriculteurs qui transportent les céréales sur de plus grandes distances.

Pour les compagnies de chemins de fer, la plus grande question reste à savoir comment supprimer le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour en revenir, une fois de plus à des taux déréglementés. Cette mesure leur donnerait effectivement chaque année un droit d'imposer des centaines de millions de dollars.

Pendant plusieurs années, les compagnies de chemin de fer ont répandu le concept du «paiement par l'utilisateur» en prétendant que tout service rendu doit rapporter. Le gouvernement a accepté le principe que les compagnies de chemins de fer sont essentiellement des entreprises à but lucratif exploitées dans un contexte concurrentiel qui ont droit à des recettes fixes. Pour notre part, nous estimons que cette tendance à réaliser des bénéfices pour les investir, comme c'est souvent le cas, dans d'autres entreprises commerciales, n'est pas compatible avec les objectifs de développement régional.

Les compagnies de chemin de fer doivent demeurer des outils de développement national et régional. Sous cet angle, les subventions réciproques des services qui avantagent l'intérêt national sont non seulement réalistes mais nécessaires.

En dépit de la loi fédérale de 1925 qui consacre les tarifs de transport des céréales, le gouvernement, dans sa sagesse, a entrepris de reconnaître les pertes totales des compagnies de chemin de fer. Après les avoir volontairement déchargées de leur responsabilité en vertu d'une entente valable, il semblerait que le gouvernement veuille se désister de son engagement à assumer un fardeau économique de plus en plus lourd en l'imposant aux agriculteurs, plutôt qu'à toute la nation.

[Text]

For the reasons we have stated, we have recommendations that we wish to offer, and they are as follows:

- that the federal government commit itself to the existing Crow rate structure in perpetuity;
- that in order to relieve the burden of discriminatory freight rates assessed against processed agricultural products and the livestock industry in the regions affected by the Crow rate, freight rates be adjusted in order to make such products competitive with the outward movement of grain and oilseeds under the Crow rate;
- that the federal government regard rail transportation as an instrument for national and regional development and that it accordingly adopt a policy for total nationalization of the Canadian National Railways and the Canadian Pacific Ltd. and their subsidiaries.

The integration and rationalization of these rail systems would permit them to be owned and operated as a public utility, thereby assuring that national and regional economic and social development goals supersede the profit-earning objectives of the companies.

We fully recognize the magnitude of these recommendations. However, the nation is less well served by continuing to invest large volumes of financing in the rail transportation system without even the benefit of acquiring comparable equity, particularly in Canadian Pacific Ltd. For that reason, we feel that, because of a projected increase in the volume of commodities, including grain, in the next ten years, the continued improvement of a transportation system will definitely be required. If public funding is needed to improve the efficiency of the railways, such public assistance must be regarded as an investment, to be recovered when the railways are nationalized; and when the railways are nationalized, the Crow rate must continue to remain.

It is interesting to note, Mr. Chairman, that in the last two weeks a survey was done in Region 6, District 2, which is part of Saskatchewan, which showed overwhelming support for the Crow rate. That survey took in all farmers of that area.

That is why we are here today talking to you about the Crow rate. My colleagues and I will be delighted to answer any questions honourable senators might have.

The Chairman: Thank you very much, Mrs. Henderson.

Mr. Strain, is it your desire to have anyone else speak before you accept questions?

Mr. Strain: No, we are prepared now to accept questions from honourable senators.

The Chairman: Senator Steuart will be the lead-off questioner.

[Traduction]

Pour les raisons que nous avons données, nous voulons faire les recommandations suivantes:

- que le gouvernement fédéral s'engage à respecter la structure actuelle des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau de façon permanente;
- qu'afin de décharger du fardeau des tarifs-marchandises discriminatoires imposés aux produits agricoles traités et à l'industrie du bétail dans les régions où le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau s'applique, les tarifs-marchandises soient rajustés pour rendre ces produits concurrentiels par rapport à l'expédition des graines oléagineuses en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau;
- que le gouvernement fédéral considère le transport ferroviaire comme un instrument visant le développement national et régional et que, par conséquent, il adopte une politique de nationalisation totale du Canadian National et du Canadien Pacifique et de leurs filiales.

L'intégration et la rationalisation de ces systèmes ferroviaires permettraient leur exploitation en tant que service et propriété publics, faisant ainsi passer au premier plan le développement économique national et régional de préférence aux objectifs d'ordre lucratif des sociétés.

Nous reconnaissons pleinement l'énorme portée de ces recommandations. Cependant, le pays est moins bien servi en continuant à investir de vastes sommes dans le système de transport ferroviaire sans avoir même l'avantage d'acquérir des avoirs comparables, particulièrement dans le cas du Canadien Pacifique. Pour cette raison, nous avons l'impression que, vu une augmentation prévue du volume des produits au cours des dix prochaines années, y compris les grains, l'amélioration continue d'un système de transport sera absolument nécessaire. Si des subventions sont nécessaires pour améliorer l'efficacité des chemins de fer, une telle aide publique doit être considérée comme un investissement dont le gouvernement doit obtenir le recouvrement lorsque les chemins de fer seront nationalisés et, à ce moment-là, le Tarif du Nid-de-Corbeau devra être maintenu en vigueur.

Il est intéressant de souligner, monsieur le président, qu'au cours des deux dernières semaines, une enquête a eu lieu dans la région 6, district 2, en Saskatchewan, et qui a révélé un appui massif pour le Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Cette enquête s'adressait à tous les cultivateurs de la région.

C'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui afin de parler de ce tarif. Mes collègues et moi-même serions heureux de répondre à toutes les questions que les honorables sénateurs voudraient poser.

Le président: Merci beaucoup, madame Henderson.

Monsieur Strain, avez-vous l'intention de demander à quelqu'un d'autre de prendre la parole avant d'accepter de répondre aux questions?

M. Strain: Non, nous sommes disposés à entendre maintenant les questions des honorables sénateurs.

Le président: C'est au sénateur Steuart de poser la première question.

[Text]

Senator Steuart: Thank you very much, Mr. Chairman. I am pleased to see the representatives of the National Farmers Union in Ottawa. I think their visit here is very timely.

Over the years, there have been a series of attacks mounted on the Crow rate, and rather than abating, the attacks seem to be increasing. Commodity groups from the prairies appear to be looking at some change in the Crow rate. Even the Wheat Pool has had some apparent change of heart, although I understand that they now have some internal problems.

The Government of Saskatchewan has talked about considering some changes in the Crow rate. I think the Government of Saskatchewan and the Government of Canada are playing chicken with each other. Each one seems to be trying to smoke the other one out to see which one will come out with a policy first. I do not know what the result of that particular game will be. I suspect that Alan Blakeney will wait longer than Jean Pepin, if history is to be any guideline.

As far as I am concerned—and a great many senators and Members of Parliament from western Canada, I am sure, feel the same way, as do most farmers in western Canada—until we see something better than the Crow or as good, and until we see guarantees that we had confidence in, we would be foolish to let the Crow go or to do anything but fight as hard as we can, in co-operation with each other, to keep the Crow or achieve something better than the Crow.

We in western Canada have tended to complain to the federal government, whatever its political stripe, in season and out of season about a whole host of things. We have not tended very often to say thank you. It would be refreshing if, once in a while, we did say to the federal government, whatever its stripe, that we appreciate things like the Crow. Without question, the Crow rate is a benefit. Whether one wants to call it a subsidy, or whatever one calls it, it is a benefit of anywhere from \$400 million to \$500 million. If the railroads say they need six times the Crow, then it is a benefit of \$600 million. I do not think they need six times the Crow, and I do not think they would ever be given six times the Crow. Certainly, I would hope that the government would never give consideration to a six-fold increase over the present Crow rate even if the day comes—and I hope it never will come—when the rates are deregulated.

I want to make it very clear that I support the Crow, and I will continue to do so until something better comes along, together with some very adequate guarantees.

You are asking that the Crow rate be guaranteed in perpetuity. I think that would be very difficult, unless it can be enshrined in the Constitution. I do not think one Parliament can bind subsequent Parliaments. So, you would have to have

[Traduction]

Le sénateur Steuart: Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux de la venue fort opportune des représentants du syndicat national des cultivateurs à Ottawa.

Au cours des années, on s'est plu à accumuler les critiques contre les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau et, au lieu de diminuer, elles semblent augmenter. Les groupements des Prairies qui s'intéressent aux produits semblent s'attendre à certains changements dans les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. Même le syndicat du blé semble vouloir changer d'avis mais je crois savoir qu'il fait maintenant face à certains problèmes internes.

Le gouvernement de la Saskatchewan a fait savoir qu'il envisageait des modifications au Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Je pense que ce gouvernement et celui du Canada attendent chacun de leur côté que l'autre se décide. Chacun semble essayer de faire sortir l'autre de son silence avant de déclarer sa politique. Je ne sais pas quel sera le résultat de ce jeu. J'ai l'impression, si les antécédents peuvent servir de prédiction, qu'Alan Blakeney attendra plus longtemps que Jean-Luc Pepin.

En ce qui me concerne—et je suis certain qu'un grand nombre de sénateurs et de députés de l'Ouest ainsi que la plupart des cultivateurs des provinces de l'Ouest sont de cet avis—tant qu'on ne m'aura pas proposé quelque chose de mieux que les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau ou d'aussi satisfaisant, et tant que je n'aurai pas reçu une assurance à laquelle je puisse me fier, je crois que nous aurions tort d'abandonner les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau et que nos deux paliers de gouvernement devraient faire tout en leur possible pour conserver ces accords ou réaliser quelque chose de mieux.

Nous avons tendance dans l'Ouest à nous plaindre au gouvernement fédéral quelles que soient ses couleurs politiques, à propos et hors ce propos, au sujet d'un tas de choses. Bien souvent, nous n'avons même pas pensé à dire merci. Ce serait agréable si de temps en temps, nous faisons savoir au gouvernement fédéral, quel que soit le parti au pouvoir, que nous apprécions des mesures comme les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. Il ne fait pas de doute que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau constitue un avantage. Que vous l'appeliez une subvention ou autre, il s'agit d'un avantage de l'ordre de \$400 à \$500 millions. Si les chemins de fer déclarent qu'ils ont besoin de six fois le tarif du Corbeau, l'avantage est alors de \$600 millions. Je ne pense pas qu'ils aient besoin de six fois ce tarif ni qu'on le leur accorde jamais. Assurément, j'espère que le gouvernement n'envisagera jamais d'augmenter de six fois le tarif actuel du Corbeau, même si la chose se matérialisait un jour—et j'espère que cela ne se produira pas—que les tarifs ne soient plus réglementés.

Je désire bien préciser que je défends le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et que je continuerai à le faire jusqu'à ce qu'une meilleure solution se présente, avec des garanties assez solides.

Vous demandez que le tarif du Corbeau soit garanti à perpétuité. Je pense que cela serait très difficile à moins de pouvoir l'enchâsser dans la Constitution. Je ne pense pas qu'un parlement puisse lier les parlements ultérieurs. Il serait donc

[Text]

some very concrete suggestion in terms of how it could be accomplished.

You also ask that the Crow literally be expanded. What you are really asking is that the Crow rate be expanded to take in other agricultural commodities—I presume to do away with the imbalance that now exists so that, if there are some upstream benefits in the way of processing agricultural products, they could be done closer to the areas of production.

How would you suggest that the government could guarantee anything in perpetuity, and have you done any studies which would enable you to put any kind of a figure on what it would cost to expand the Crow rate to cover these other commodities?

You also made the suggestion that we nationalize the CPR and any other private railroads that happen to exist. I would like to know what evidence you have that nationalization would result in any improvement.

I do not think you are in love with the CNR, or at least I didn't find anyone on the prairies when I was there a week ago who was in love with the CNR, any more than they were with the CPR. I would like to have the National Farmers Union direct me to some crown corporation in the country, whether run by the federal government or a provincial government, that would give any of us any confidence that the nationalization of the railroads would result in improved services.

From the past record in terms of what has happened in Canada, I think nationalization would result in our troubles being multiplied.

I would like to know why you think nationalizing the CPR would result in any improvement, bearing in mind that the railroad that has already been nationalized has not done any better a job for the farmers than has the CPR.

I presume you get the six-fold increase from the statement made by officials of the CPR.

Mr. Strain: Yes, and also the fact that grain that is not under the Crow moves at at least six times that of the Crow. So, it is a fair figure. In fact, some of the domestic grain moves greatly in excess of six times the Crow. Some of it moves at ten times the Crow rate.

So, we have no trouble in arriving at that figure.

You have asked a series of questions, senator. I will answer the first one, following which I will ask my colleagues to deal with some of the others.

Dealing first with the Crow being guaranteed in perpetuity, there is no problem with that because it is written right into the original agreement that the CPR signed. I have here a whole page of enterprises that CPR has built as a result of the benefits arising from that original agreement. So, it is written right into the original agreement that CPR signed. It is a legal document which they have not lived up to.

[Traduction]

nécessaire que vous ayez des propositions extrêmement concrètes sur la façon d'atteindre cet objectif.

Vous demandez également que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau soit littéralement élargi. Ce que vous demandez en fait c'est qu'il s'applique à d'autres denrées agricoles—en éliminant je suppose le déséquilibre qui existe à l'heure actuelle, afin que s'il y avait des avantages dans le traitement des produits agricoles, ils puissent être réalisés plus près des régions de production.

Comment proposeriez-vous que le gouvernement garantisse quelque chose à perpétuité et avez-vous réalisé des études vous permettant d'indiquer un chiffre sur ce qu'il en coûterait pour élargir le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau afin qu'il couvre ces autres denrées?

Vous avez également proposé de nationaliser le CP et tous les autres chemins de fer privés qui existent. J'aimerais connaître quelles sont les preuves en votre possession qui donnent à penser que la nationalisation entraînerait une amélioration.

Je ne pense pas que vous soyez épris du CN, ou du moins je n'ai trouvé personne dans les Prairies, alors que je m'y trouvais il y a une semaine, qui aime le CN pas plus d'ailleurs que le CP. J'aimerais que le syndicat national des cultivateurs m'indique une société de la Couronne, dirigée par le gouvernement fédéral ou par un gouvernement provincial, qui fournisse à quiconque d'entre nous l'assurance que la nationalisation des chemins de fer entraînera une amélioration des services.

A en juger d'après ce qui s'est déjà passé au Canada, je pense que la nationalisation ne ferait que multiplier nos ennuis.

J'aimerais savoir pourquoi vous pensez que la nationalisation du CP entraînerait des améliorations, compte tenu du fait que le chemin de fer qui a déjà été nationalisé n'a pas rendu de meilleurs services aux cultivateurs que le CP.

Je suppose que vous avez tiré la sextuple augmentation de la déclaration formulée par les cadres du CP.

M. Strain: Oui, et également du fait que les céréales qui ne sont pas assujetties au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau sont transportées à un tarif au moins six fois supérieur. Il s'agit donc d'un chiffre équitable. En fait, une partie du transport des céréales se fait à des tarifs qui dépassent de beaucoup six fois celui du Pas du Nid-de-Corbeau. Certains atteignent dix fois ce tarif.

Nous n'avons donc aucune difficulté à atteindre ce chiffre.

Vous avez posé une série de questions, sénateur. Je vais répondre à la première et je demanderai ensuite à mes collègues de répondre à un certain nombre d'autres.

En ce qui concerne tout d'abord le fait que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau soit garanti à perpétuité, il n'y a aucun problème à cet égard parce qu'il est inscrit dans l'accord initial signé par le CP. J'ai ici une page entière d'entreprises qui ont été créées par le CP grâce aux profits réalisés dans le cadre de ce contrat initial. Cela figure donc dans l'entente initiale signée par le CP. Il s'agit d'un document légal qui n'a pas été respecté.

[Text]

I might mention at this point, Mr. Chairman, that the National Farmers Union has instituted a class action against the CPR for not moving grain as required under the law.

The CPR itself has made agreements in perpetuity. For example, the CPR did not wish to go into the city of Winnipeg—and you can see today the curve where they did come in. The only way the city of Winnipeg was able to entice the CPR to come into Winnipeg was through the grant of money and tax-free concessions forever on the railroad property, as well as a bridge.

This was dealt with in the *Winnipeg Free Press* on January 19, and I think it is a document that members of the committee should get a hold of.

I shall ask our Executive Secretary to deal with the question of having the Crow expanded to take in other products.

Mr. Stuart Thiesson, Executive Secretary, National Farmers Union: That was one of the recommendations that came out of the Hall Commission Report. Part of the argument for ending the Crow rate is that it would enable the development of secondary industry and the livestock feed industry in western Canada. The problem is that it would tax the movement of grain into export position. As well, it would be the measure for the pricing of grain that would enter into the processing sector.

The main strategy for ending the Crow rate is to provide cheap inputs in terms of grain and oilseeds for the processing sector. However, only about 8 per cent of all the grain produced now enters into the processing sector, and the higher freight rate would not only price that amount into the processing sector at a cheaper rate, but it would also be applied against all the grain that would move into export, which would be used to finance the railways' operations. So, farmers would really catch it at both ends. They would catch it in terms of building the processing sector, and they would pay very dearly in order to accomplish that.

One of the suggestions of the Hall Commission which we supported was that the movement of these other processed products should have a Crow-equivalent rate applied to them. The proportionate amount of the cost of that would be a great deal less than having farmers bear the full cost.

Farmers, as taxpayers, are prepared to bear their share of that kind of an arrangement, but they do not want, as farmers, to have the entire financing of the industrial sector and the recapitalization of the railways fall upon them through higher freight rates on grain movements.

Senator Steuart: I realize there was a class action instituted, but is it not a fact that the first action before the courts was dismissed and you are now appealing?

[Traduction]

Monsieur le président, puis-je préciser ici que le Syndicat national des cultivateurs a intenté des actions collectives contre le CP pour ne pas avoir transporté les céréales dans les conditions prévues par la loi.

Le CP lui-même a passé des accords permanents. Par exemple, il ne voulait pas entrer à Winnipeg—et vous pouvez voir aujourd'hui la courbe où passaient les trains. La seule façon dont Winnipeg a pu inciter le CP à entrer dans la ville a été d'accorder une subvention et des concessions gratuites à perpétuité sur la propriété des chemins de fer, ainsi qu'un pont.

Cela a été traité dans le *Winnipeg Free Press* du 19 janvier et je pense que les membres du Comité sont en possession de ce document.

Je vais demander à notre secrétaire exécutif de traiter de la question de l'élargissement des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau afin qu'il couvre d'autres produits.

M. Stuart Thiesson, secrétaire administratif, Syndicat national des cultivateurs: Il s'agissait là d'une des recommandations formulée dans le Rapport de la Commission Hall. Une partie de l'argument préconisant la suppression du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau vient de ce que cela permettrait le développement d'une industrie secondaire et d'une industrie d'alimentation du bétail dans l'Ouest du Canada. Le problème est que cela entraînerait une taxe sur le transport des céréales à l'exportation et servirait également à déterminer le prix des céréales entrant dans le secteur de la transformation.

La stratégie principale pour mettre fin au tarif du Pas du-Nid-de-Corbeau est de fournir au secteur de la transformation des céréales et des oléagineux à bon marché. Il n'y a toutefois qu'environ 8 p. 100 de toutes les céréales produites qui pénètrent actuellement dans le secteur de la transformation. Un tarif de fret plus élevé contribuerait non seulement à abaisser le tarif de ces céréales dans le secteur de la transformation mais il serait également appliqué à toutes les céréales exportées, ce qui servirait à financer l'exploitation du chemin de fer. Les cultivateurs écoperaient donc des deux côtés. Ils écoperaient pour l'expansion du secteur de la transformation et cela leur coûterait très cher.

Une des propositions de la Commission Hall que nous avions appuyée voulait qu'un taux équivalent à celui du Pas du-Nid-de-Corbeau soit appliqué au transport de ces autres produits transformés. Le montant proportionnel du coût en serait beaucoup plus faible que si les cultivateurs supportaient la totalité des frais.

Comme contribuables, les cultivateurs sont prêts à assumer leur part de ce genre d'arrangement mais, en tant que cultivateurs, ils ne veulent pas avoir à supporter la totalité du financement du secteur industriel et des réinvestissements des chemins de fer du fait d'une hausse des taux de fret pour le transport des céréales.

Le sénateur Steuart: Je me rends compte que des actions collectives ont été intentées mais les premières poursuites devant les tribunaux n'ont-elles pas été rejetées et n'êtes-vous pas maintenant en train d'interjeter appel?

[Text]

Mr. Strain: Yes. The first time, the action was heard by one judge, and the way in which it was conducted was that the railroads appeared first, with the farmers appearing a few weeks or months later. When we appealed it, the hearing was held in Saskatoon before three judges. It was in open court and we had our people in, and we seem to have had a very fair hearing. We have not as yet heard the results of that hearing. We are still awaiting a decision.

Senator Stuart: You are aware that the railroads in no way agree with the proposition that the incentive rate for the movement of grain that they provided back before the turn of the century was to be in place in perpetuity. I realize that it is your contention that the Crow rate was put in place in perpetuity, but I am sure you are aware that there are many people who do not agree with that proposition.

Mr. Strain: I suppose it is an argumentative point, but it is under the control of Parliament now. Only Parliament can change it.

Senator Stuart: I recognize that. I simply raise this point of its being in place in perpetuity because of the fact that whatever one Parliament can pass, a subsequent Parliament can rescind.

There hasn't been a cost study done on the difference between the Crow rate and the compensatory rate since Snavely, has there?

Mr. Thiesson: No.

Senator Stuart: So, there really are no hard figures on the question. Didn't Hall suggest some other things? While he may have suggested that other agricultural commodities be included in Crow, he also suggested other things, some of which would be of benefit to farmers and some which would not. The Hall Commission recommendations comprised a mixed bag. In terms of the rationalization of rail lines, I think it was a good report.

In any event, you do not have any real solid evidence to put before the committee as to what it would cost if the government were to expand the Crow rate?

Mr. Thiesson: I think it would cost a great deal less than it would cost the farmers if they were to lose the Crow rate. We have put forward some global figures in terms of what a six-times Crow rate increase would mean to farmers. The 8 per cent of the grain that is processed in terms of the process mills and oilseeds plants, and so forth, is a great deal less than the amount that goes into export. In order to provide a Crow-equivalent rate to these process products so as to make them competitive with the movement of raw product would require a great deal less than what the cost would be if it went the other way and there wasn't anything like that done.

We do not have any hard figures on it, no.

Senator Stuart: The reason I bring that up is that we might be in for a tough fight in getting the people of Canada to stand for the continuation of the Crow rate, which is costing \$400

[Traduction]

M. Strain: Oui, la première fois, la cause avait été entendue par un seul juge, et il est arrivé les chemins de fer avaient comparu en premier lieu et les fermiers quelques semaines ou quelques mois plus tard. Lorsque nous avons interjeté appel, l'audience avait eu lieu à Saskatoon, devant trois juges. Le tribunal siégeait en audience publique, nos représentants étaient présents, et il semble que nous ayons eu une audience très équitable. Pour l'instant, nous n'avons pas encore les résultats. Nous attendons toujours une décision.

Le sénateur Stuart: Vous n'ignorez pas que les chemins de fer n'étaient pas du tout d'accord avec la proposition visant à ce que le tarif d'encouragement au transport de céréales, qu'ils avaient établi vers la fin du siècle dernier, reste en place à perpétuité. Je me rends compte que vous demandez que le tarif du Pas du-Nid-de Corbeau a été mis en place à perpétuité, mais je suis certain que vous n'ignorez pas qu'il y a beaucoup de personnes qui ne sont pas d'accord avec cette proposition.

M. Strain: Je suppose que c'est une question prêtant à controverse mais à l'heure actuelle elle relève du Parlement et lui seul peut la modifier.

Le sénateur Stuart: Je l'admets. J'ai simplement soulevé la question du caractère perpétuel de l'accord parce que ce qui peut être adopté par un Parlement peut être abrogé par un Parlement ultérieur.

Depuis Snavely, il n'y a eu aucune étude de prix de revient sur la différence entre le tarif du Pas du-Nid-de Corbeau et le tarif compensatoire, n'est-ce pas?

M. Thiesson: Non.

Le sénateur Stuart: Il n'y a donc pas de chiffres définitifs en la matière. Hall n'a-t-il pas proposé autre chose? Bien qu'il puisse avoir proposé que d'autres denrées agricoles soient incluses dans le tarif du Pas du-Nid-de Corbeau, il avait également proposé d'autres choses dont certaines seraient avantageuses pour les cultivateurs et d'autres non. Les recommandations de la Commission Hall avaient divers objectifs. A propos de la rationalisation des lignes de chemin de fer, je pense qu'il s'agissait d'un bon rapport.

De toute manière, vous n'avez aucun argument de poids à présenter au Comité au sujet de ce qu'il en coûterait au gouvernement d'élargir le tarif du Pas du-Nid-de Corbeau?

M. Thiesson: Je pense qu'il lui en coûterait beaucoup moins que ce qu'il en coûterait aux cultivateurs s'ils devaient perdre ce tarif. Nous avons présenté quelques chiffres globaux sur ce que signifierait pour eux une augmentation de six fois de ce tarif. Les 8 p. 100 des céréales qui sont transformées par les usines de traitement, les usines des oléagineux etc., sont bien inférieurs aux quantités exportées. L'établissement d'un tarif équivalent à celui du Pas du-Nid-de-Corbeau pour ces produits, afin de les rendre compétitifs par rapport au transport des produits bruts serait beaucoup moins onéreux que si l'on adoptait l'autre solution et que l'on ne fasse rien de ce genre.

Nous, nous n'avons pas de chiffres concrets à ce sujet.

Le sénateur Stuart: La raison pour laquelle je soulève cette question, c'est que nous pourrions avoir beaucoup de difficultés à faire accepter aux Canadiens le maintien du tarif du Pas du

[Text]

million, \$500 million, \$600 million. It might be a little difficult if we asked the people of Canada to add anything on top of that right now.

Mr. Thiesson: We are isolating in this discussion the Crow rate. If you look at the government's budget, the figure in respect of the subsidization of transportation as a whole is substantial. The last figures that we quote in our submission are for the 1979-80 fiscal year, and they total something over \$2 billion in the transportation budget.

Transportation in Canada is highly subsidized, whether it be transportation by air, water, highway or railway. The reason for such a high degree of subsidization, of course, is the nature of the country itself and the fact that we do not have sufficient population to make the user-pay concept effective for transportation.

If we are going to apply the user-pay concept to grain, then let's apply it to all forms of transportation. Why single out grain?

The loss of even \$600 million in terms of grain exports out of this country would have a tremendous multiplier effect in terms of the rural community. Applying a multiplier effect of 5.5, the effects would be tremendous.

The export of a raw product such as grain creates a great deal more economic activity within a region than does the export of raw products such as potash or coal, both of which are largely unprocessed. In addition, a much broader community is served by grain production. Grain production generates activity in terms of eastern Canadian manufacturers of farm machinery and trucks and cars, as well as lumber and steel products, and the various kinds of things that farmers buy. Farmers are very big consumers of hard goods.

The major portion of the increased commodity traffic forecast to 1990 will result from increased exports in coal and potash, forest products, and other such commodities. Grain, as a commodity, while projected to increase by about ten million tonnes, represents only about 14 per cent of the total increase in projected traffic flow that is forecast to take place, with the result that the farming sector, without the Crow rate, would be bearing a disproportionately high share of the cost of the rehabilitation of rail lines.

We cannot forget that Canadian Pacific Ltd. is a major stockholder in the coalmining industry. The export of coal will increase by about 125 per cent over the next ten years. So, you have a situation where Canadian Pacific, because of its shareholding in the coalmining industry, has a vested interest in improving its rail system, and if they can get farmers to pay a good part of the cost of rehabilitation, all to the good. It would mean that they would have to invest a great deal less, with the result that they would have surplus earnings to invest in sectors that are probably more profitable than the railway sector.

[Traduction]

Nid-de-Corbeau qui coûte déjà \$400 millions, \$500 millions, \$600 millions. Il pourrait être un peu difficile en ce moment de demander aux Canadiens de payer plus cher.

M. Thiesson: Nous sommes en train d'isoler le tarif dans cette discussion. Si vous regardez le budget du gouvernement, le chiffre concernant les subventions aux transports, dans leur ensemble, sont substantiels. Les derniers chiffres que nous citons dans nos mémoires couvrent l'année financière 1979-1980 et ils totalisent plus de \$2 milliards dans le budget consacré aux transports.

Les transports au Canada sont fortement subventionnés, qu'il s'agisse des transports par air, par eau, par routes ou par chemins de fer. Bien entendu, ces subventions élevées sont dues à la nature du pays et au fait que nous n'avons pas une population suffisante pour rendre efficace le concept du paiement du transport par l'utilisateur.

Si nous devons appliquer ce concept au transport des céréales, alors appliquons-le à toutes les formes de transport. Pourquoi choisir spécifiquement les céréales.

Même la perte de \$600 millions pour l'exportation de céréales aurait un formidable effet multiplicateur pour la collectivité rurale. En appliquant un effet multiplicateur de 5.5 les répercussions seraient énormes.

L'exportation d'un produit brut comme les céréales engendre une activité économique beaucoup plus importante dans une région que ce n'est le cas de l'exportation de produits bruts tels que la potasse ou le charbon qui, dans une grande mesure, ne subissent aucune transformation. En outre, la collectivité desservie par la production de céréales est beaucoup plus vaste. La production de céréales est une source d'activités pour les fabricants de machines agricoles, de camions et de wagons de l'Est du Canada, ainsi que pour les produits en bois de charpente et en acier, et toutes les diverses choses qu'achètent les fermiers, qui sont de gros consommateurs de biens d'équipement.

D'ici 1990, la plus grande part de l'augmentation du volume prévu de transport des denrées proviendra de l'accroissement des exportations de charbon et de potasse, des produits forestiers et autres denrées. Bien que l'on prévoit une augmentation d'environ 10 millions de tonnes métriques de céréales, ces dernières en tant que denrées ne représentent qu'environ 14 p. 100 de l'augmentation totale du trafic prévu. Il en résulte que sans le tarif du Pas du-Nid-de-Corbeau, le secteur agricole supporterait une portion extrêmement élevée du coût de la rénovation des lignes de chemin de fer.

Nous ne pouvons pas oublier que le Canadien Pacifique Limité est le principal détenteur d'actions de l'industrie d'extraction du charbon. Au cours des dix prochaines années, l'exportation de charbon augmentera d'environ 125 p. 100. Vous avez donc une situation où le Canadien Pacifique, en raison des actions qu'elle détient dans l'industrie d'extraction du charbon, a intérêt à améliorer le réseau ferroviaire et, si elle peut faire payer aux fermiers une bonne partie du coût de la reconstruction, c'est autant de gagné. Cela signifie qu'elle aurait à investir des sommes beaucoup moins importantes et qu'elle disposerait ainsi d'excédents de profits à investir dans

[Text]

This has been the history of that corporation over the years.

Mr. Strain: I would ask our Vice-President, Wayne Easter, to respond to your question with respect to nationalization.

Mr. Wayne Easter, Vice-President, National Farmers Union: Mention has been made of the isolation of the Crow rate—and I think that is one of the things that does happen in any discussion of the Crow rate. What we are proposing to do, as set out in the position paper that we are presenting to Members of Parliament today, is to maintain the broadly-based agricultural communities that we have in this country and, through the Crow rate statute, to maintain the competitive position that Canada has in terms of the wheat and grain export industry, and also to improve the transportation system, the rail system specifically, in this country so that it can move the talked-about increasing volumes of product that have to be moved into export position. The way we seek to do that is, first of all, to keep the Crow rate in force, and secondly, to put public investment—and I want to underline the word “investment”—to put public investment into the railroad system of this country in terms of modernizing the system—strengthening the rail plant, so to speak—in order to handle the projected volumes, with the federal government maintaining that investment as the property of the Crown.

As you have noted, we have mentioned the nationalization of the railroads in our brief. We have already invested to a certain extent in the railroads, and it is questionable at times what benefits Canadians have received from that investment. We are saying that we should build on that investment, with any future investments put into the railway system remaining the property of the Crown, with the railway system, over time, becoming a public utility.

One of the arguments that is often thrown up when it comes to the question of nationalization is “not another post office!”. Some people say that that is a bad example. It is held up as being what we would be getting through a nationalized corporation.

And the CNR is not the kind of nationalized railway we are looking at. There are many ways of setting up a public corporation. CN, as is obvious from its performance over the past couple of years, has been set up to operate as private industry operates; that is to say, to make a profit, and be damned whether or not it services the communities that it is trucking goods into or out of.

We would see a public corporation of this nature being set up so as to provide an essential tool to enable Canadians to bring the country together through a rail system and to be used to foster regional developments and to put our farming communities in western Canada—and also in eastern Canada,

[Traduction]

des secteurs qui sont probablement plus rentables que celui des chemins de fer.

Cela a été l'histoire de la société au cours des années.

M. Strain: Je vais demander à notre vice-président, M. Wayne Easter, de répondre à votre question concernant la nationalisation.

M. Wayne Easter, vice-président, Syndicat national des cultivateurs: On a déjà parlé du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau comme d'un cas unique—et je crois que c'est ce qui arrive dans toute discussion concernant ce tarif. Ce que nous proposons, comme nous l'avons mentionné dans le mémoire que nous présentons aux députés aujourd'hui, c'est de maintenir les grandes collectivités agricoles que nous avons dans notre pays, en vertu du règlement du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, pour soutenir la concurrence à laquelle fait face le Canada en ce qui concerne l'industrie d'exportation du blé et des céréales, et aussi d'améliorer le système de transport, plus précisément le système de transport par voies ferrées dans notre pays, afin d'être en mesure de transporter les volumes de plus en plus importants, dont on a parlé, qui doivent être exportés. La façon dont nous entendons le faire est tout d'abord de conserver le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et en second lieu de recourir à des investissements publics—et je tiens à souligner le mot «investissement»—investir des fonds publics dans le système de transport par voies ferrées dans notre pays, c'est-à-dire moderniser le système—renforcer son réseau—afin de pouvoir assurer le transport des volumes prévus, les investissements du fédéral demeurant comme toujours propriété de la Couronne.

Comme vous l'avez observé, nous avons parlé de la nationalisation des chemins de fer dans notre mémoire. Nous avons déjà investi certaines sommes dans les chemins de fer et les avantages que retirent les Canadiens de cet investissement, sont incertains. Nous disons que nous devons accroître cet investissement, et que tout investissement future dans le système de transport par chemins de fer demeure la propriété de la Couronne, et qu'avec le temps les chemins de fer deviendront un service public.

Un des arguments que l'on entend souvent lorsqu'il est question de nationalisation est: «Pas un autre bureau de poste!» Certaines personnes disent que c'est un mauvais exemple. On le cite comme exemple de ce que l'on peut obtenir d'une société qui a été nationalisée.

Les chemins de fer CN ne sont pas le genre de chemins de fer nationalisés auxquels nous nous intéressons. Il y a différentes façons d'établir une corporation publique. Il est évident, selon son rendement au cours des quelques dernières années, que le CN a été créé pour fonctionner comme une industrie primée; c'est-à-dire réaliser des bénéfices, sans se préoccuper de bien desservir les collectivités où les marchandises sont transportées.

Nous verrions la création d'une société publique de ce genre comme un élément essentiel permettant aux Canadiens d'unir les différentes régions du pays par un système de chemins de fer, d'aider à l'expansion régionale et de permettre aux collectivités agricoles de l'Ouest du Canada—et aussi de l'Est du

[Text]

where I come from—in the position where goods can be exported into world markets, while retaining the benefits from the profits of those goods within Canada, rather than building up the profit of some private corporation.

Senator Steuart: I would hate to get everybody bogged down in a debate as to whether or not we want another nationalized industry in Canada. Given a choice between the retention of the Crow rate and the CPR nationalized, I will take the Crow. I disagree with some of your points about the nationalization of the CPR, but we will fight about that later.

Mr. Easter: We are told by the railways that they need more money. It is going to take a large public investment to build the railway plant to the point where it can handle the product that has to be hauled, and my point is that if in fact there is to be substantial public investment to be made in the railways, then the federal government should keep those investments as the property of the Crown as a move toward the nationalization of the railways.

The Chairman: Senator Molgat, please.

Senator Molgat: Thank you, Mr. Chairman. At the outset, I would like to associate myself with the comments of Senator Steuart regarding the Crow rate. To those of us from the west, this is a standard practice.

I am particularly pleased to see in attendance so many of my colleagues from central Canada and from the maritimes, to whom the Crow may not mean as much as it does to those of us from western Canada.

You referred, Mr. Strain, to two items, one being the *Winnipeg Free Press* of January 19 and the other some other paper. I am wondering whether copies of those two items could be obtained for members of the committee.

Mr. Strain: Yes, we can do that.

Senator Molgat: Coming to your third point, I, too, would hope that the nationalization of the CPR would not detract from the main concern, which is the retention of the Crow rate. Insofar as the nationalization of the CPR is concerned, are you speaking only of the transportation sector of the CPR, or are you talking about the other aspects of the CPR as well, and have you done any kind of a costing or study as to what the nationalization of the CPR would mean?

Mr. Strain: There is a lot of evidence showing the many benefits that the CPR has had, and in that connection I can refer you to a book written by Robert Chods entitled *A Century of Corporate Welfare*. According to the concluding chapter of that book, if the government were to take over absolutely everything that the CPR has, no compensation would be required, the reason being that it has already been received over the years.

But to be practical, we know that the CPR has been splitting off its various sectors and establishing subsidiaries, one prime example being Marathon Realty. CPR received 25

[Traduction]

Canada d'où je viens—d'exporter des marchandises sur les marchés mondiaux, tout en gardant au Canada les bénéfices réalisés sur ces marchandises, plutôt que de les laisser à une société privée.

Le sénateur Steuart: Je n'aimerais pas que nous nous engageons dans un débat sur la question de savoir si nous voulons nationaliser une autre industrie au Canada. Face à un choix entre maintenir le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau et la nationalisation du CP, je préfère le tarif. Je ne suis pas d'accord avec certaines des questions soulevées au sujet de la nationalisation du CP, mais j'en discuterai plus tard.

M. Easter: Les compagnies de chemins de fer disent qu'elles ont besoin de fonds supplémentaires. Cela exigera un investissement public important pour construire un système de chemins de fer assez important pouvant transporter les produits, et je soutiens que si en fait il doit y avoir des investissements plus importants dans les chemins de fer, le gouvernement fédéral devrait conserver ces investissements à titre de propriété de la Couronne, en vue de la nationalisation des chemins de fer.

Le président: Sénateur Molgat.

Le sénateur Molgat: Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord dire que je suis d'accord avec les observations du sénateur Steuart concernant le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Pour nous, qui venons de l'Ouest, c'est une pratique normale.

Je suis particulièrement heureux de voir dans l'audience un si grand nombre de mes collègues des provinces centrales du Canada et des Maritimes, pour qui ce tarif n'a peut-être pas autant d'importance que pour ceux qui viennent de l'Ouest du Canada.

Vous avez fait allusion, monsieur Strain, à deux articles, un du *Winnipeg Free Press* du 19 janvier et l'autre d'un autre journal. Serait-il possible d'obtenir des copies de ces deux articles pour les membres du Comité.

M. Strain: Oui, certainement.

Le sénateur Molgat: Au sujet de votre troisième question, j'espère aussi que la nationalisation du CP ne nous distraira pas de notre principale préoccupation qui est celle de conserver le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. En ce qui concerne la nationalisation du CP, parlez-vous seulement du secteur du transport, ou voulez-vous y inclure les autres opérations du CP, et avez-vous procédé à une étude quelconque des prix de revient ou à un des effets de la nationalisation du CP?

M. Strain: Il existe un grand nombre de faits prouvant les nombreux avantages que le CP a retirés, et à cet égard je vous recommande un livre écrit par Robert Chods intitulé *A Century of Corporate Welfare*. Selon le dernier chapitre de ce livre, l'auteur dit que si le gouvernement devait nationaliser absolument tout le CP, aucune compensation ne serait requise, les raisons étant qu'il a déjà tout recouvré au cours des années.

Mais d'un point de vue pratique, nous savons que le CP a été divisé en divers secteurs et qu'il a établi des filiales, et parmi celles-ci Marathon Realty. Le CP a reçu plus de 25 millions

[Text]

million acres-plus for the original building of the railroad, and they have since set up Marathon Realty and rolled all of that land into Marathon Realty at a comparatively low figure, and of course when the land is sold at a higher price, the earnings go to Marathon Realty and not CPR. Even the land that the grain elevators sit on belongs to Marathon Realty.

We realize it would take some time to bring about nationalization. In the meantime, in order to improve the railroad system, we feel that any public money invested into the system to improve it should be controlled for the general advantage of Canada and not the CPR.

Senator Molgat: One last question on the question of the nationalization of the CPR.

You accept, then, that there has to be public investment over the ensuing period of time insofar as the railroad system in the west is concerned? Is it your position that there must be public moneys invested for the betterment of the railroad system?

Mr. Strain: The money has to come from somewhere. If the rates that the farmers had to pay for the transport of grain were increased in an attempt to get the money, there is no guarantee that the necessary improvements will be made. I do not think the farm community can shoulder that burden. The studies we have made show that it would actually mean a drop in farm income of close to one-third in order to give the compensation that the railways feel they need. Grain transportation rates would increase six-fold.

Some of our organizations have said that if we give the railways more money, they will automatically give more service. But that has not been the case in countries where the railways have been given more money. In the United States, for example, transportation rates are six times as high per mile, and the rail service there is not any better than it is in Canada.

Mr. Easter: The railways receive a higher rate for moving potatoes in the maritimes than they do for the movement of grain, and one need only look at the type of rolling stock and the type of service that they are providing for the movement of potatoes in the maritimes to appreciate the point that Mr. Strain is making. The fact is, it is almost nil.

The Chairman: I might say at this point that Senator Hays has been summoned to another meeting and is unable to be present with us any longer.

Mr. Strain: Mr. Chairman, we, too, have another meeting that we have to attend. In about five minutes' time, Mr. Easter and I will have to leave, but we do hope you will carry on the discussion with Mrs. Henderson and Mr. Thiesson.

Senator Graham: Those of us who have travelled in western Canada have followed these developments with a great deal of interest. As a Nova Scotian, I am quite sympathetic to the position as expressed by Senator Steuart and Senator Molgat

[Traduction]

d'acres pour la construction du chemin de fer original et depuis il a établi Marathon Realty à qui il a transféré toutes ses terres à un prix comparativement inférieur et évidemment lorsque les terres seront vendues à un prix plus élevé, les bénéfices iront à Marathon Realty et non à CP. Même les terres où sont construits les élévateurs à grain appartiennent à Marathon Realty.

Nous nous rendons compte que la nationalisation exigerait un temps considérable. En même temps, nous sommes d'avis que tout fonds public investi dans ce système de chemins de fer en vue de l'améliorer devrait être contrôlé pour le bien général du Canada et non du CP.

Le sénateur Molgat: Une dernière question en ce qui concerne la nationalisation du CP.

Vous êtes d'accord alors qu'il devrait y avoir des investissements publics au cours de la période qui suit en ce qui concerne le système de chemins de fer dans l'Ouest? Êtes-vous d'avis qu'on devrait investir des fonds publics pour l'améliorer?

M. Strain: Les fonds doivent venir de quelque part. Si l'on augmente les tarifs que les agriculteurs doivent payer pour le transport du grain, il n'y a aucune garantie que les améliorations requises seront faites. Je ne crois pas que les agriculteurs puissent accepter ce nouveau fardeau. Les études que nous avons faites montrent que cela signifie en réalité une réduction de près d'un tiers du revenu de l'agriculteur s'il doit fournir une partie des fonds dont les chemins de fer croient avoir besoin. Les tarifs pour le transport du grain seraient six fois plus élevés.

Certaines de nos organisations ont dit que si nous donnons davantage d'argent aux chemins de fer, ceux-ci nous donneront automatiquement un meilleur service. Mais cela ne s'est pas produit dans les pays où les chemins de fer ont reçu plus d'argent. Ainsi, aux États-Unis, les tarifs pour le transport sont six fois plus élevés par mille, et le service n'est pas meilleur qu'au Canada.

M. Easter: Les chemins de fer reçoivent un tarif plus élevé pour le transport des pommes de terre dans les Maritimes que pour le transport du grain, et l'on n'a qu'à regarder le genre de marchandises transportées et le genre de service fourni pour le transport des pommes de terre dans les Maritimes pour comprendre, le point de vue de Monsieur Strain. Le fait est qu'il est à peu près nul.

Le président: Je voudrais dire ici que le sénateur Hays doit assister à une autre séance et ne peut demeurer avec nous plus longtemps.

M. Strain: Monsieur le président, nous devons aussi assister à une autre séance. Monsieur Easter et moi-même devons quitter dans environ cinq minutes, mais nous espérons pouvoir poursuivre la discussion avec M^{me} Henderson et Monsieur Thiesson.

Le sénateur Graham: Ceux d'entre nous qui ont voyagé dans l'Ouest du Canada ont suivi cette question avec beaucoup d'intérêt. Venant de la Nouvelle-Écosse, je suis très sympathique à l'opinion exprimée par le sénateur Steuart et le sénateur

[Text]

that until something better comes along, let's keep the Crow as it is.

Senator Steuart posed one question which I do not believe has been answered, and I think it is something that has some bearing on all taxpayers of this country. Senator Steuart's question was with respect to the costs involved if the freight rates are adjusted in order to make other farm products competitive with the outward movement of grain and oilseeds under the Crow rate.

Has there been any estimate at all of that cost?

Mr. Thiesson: There have been some estimates done on that. We do not have them with us. When discussion took place on the Hall Commission recommendations in the west, one of the suggestions made by the government of Saskatchewan was that it was prepared to pay the cost of the increased freight rates on processed products moving out of the province of Saskatchewan. As a province, Saskatchewan felt it would be able to bear that kind of a cost so as to give a Crow-related rate—in other words, to subsidize the difference between the existing Crow rate and a Crow-related rate and the existing rates for the movement of processed products. They were quite prepared to pick up the difference on the existing rates down to the Crow-related rate. They felt quite comfortable in recommending that and suggesting it. However, the railways apparently rejected that proposal.

We do not believe that the cost of that kind of program would be really all that great. We worked it out a year or two ago in terms of what that would mean in the way of increased rates for rapeseed and rapeseed meal out of Manitoba. Speaking from memory, I think \$300 would cover that cost. It is a great deal less than the cost burden that would be transferred on to producers if a compensatory rate were applied in respect of the deliveries of grain.

Senator Graham: Is that regarded as a firm commitment on the part of the government of the province of Saskatchewan?

Mr. Thiesson: I am not certain where the government of the province of Saskatchewan stands on the matter today, but certainly the Minister of Agriculture for Saskatchewan has brought up in the past the fact that the government of Saskatchewan had made the railways that kind of an offer and it had been refused by the railways.

Senator Graham: Has your group, or any other group which may be involved, made representations to the government of Manitoba or Alberta, and if so, what has been the response?

Mr. Thiesson: In our submissions to both the government of Alberta and the government of Manitoba we have defended the maintenance of the Crow rate. I believe it is fair to say that, in both cases, those provincial governments are talking about a Crow-benefit kind of arrangement. They are interested in expanding the processing and livestock feeding industries in those provinces, and they see the Crow as being an impediment to that.

[Traduction]

Molgat voulant que jusqu'à ce que nous puissions envisager une meilleure solution, nous conservions le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau, tel qu'il est.

Le sénateur Steuart a posé une question à laquelle on n'a pas répondu et je crois qu'il s'agit d'une mesure touchant tous les contribuables du pays. La question du sénateur Steuart concerne les frais qu'entraînerait un rajustement des tarifs de transport en vue de rendre les produits agricoles concurrentiels aux coûts du transport du grain et des oléagineux selon le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

A-t-on calculé ces coûts?

M. Thiesson: Certaines estimations ont été faites. Je ne les ai pas ici. Lors de la discussion sur les recommandations de la Commission Hall dans l'Ouest, une des propositions mises de l'avant par le gouvernement de la Saskatchewan voulait qu'il était prêt à assumer les frais découlant de la hausse des tarifs de transport pour les produits transformés expédiés à l'extérieur de la Saskatchewan. En tant que province, la Saskatchewan a cru pouvoir absorber ce genre de coûts afin d'accorder un tarif semblable à celui de Pas-du-Nid-de-Corbeau. En d'autres termes, il s'agissait de subventionner la différence entre le tarif existant du Pas-du-Nid-de-Corbeau et un tarif semblable et les tarifs actuels pour le transport des produits ayant subi une transformation. Le gouvernement était prêt à verser la différence entre les taux actuels et le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Il se sentait très à l'aise pour faire cette recommandation et cette proposition. Cependant, il semble que les chemins de fer aient refusé cette proposition.

Nous sommes d'avis que le coût de ce genre de programme ne serait pas très élevé en réalité. Nous avons calculé il y a un an ou deux ce que cela pourrait représenter comme hausse de tarif pour le transport de la graine de colza du Manitoba. Si je me souviens bien, je crois que c'était environ \$300. C'est beaucoup moins que le fardeau qui serait passé aux agriculteurs si l'on devait appliquer un taux compensatoire pour la livraison du grain.

Le sénateur Graham: Est-ce un engagement ferme de la part du gouvernement de la province de la Saskatchewan?

M. Thiesson: Je ne suis pas certain de ce qu'en pense le gouvernement de la province de la Saskatchewan aujourd'hui, mais il est certain que le ministre de l'agriculture de la Saskatchewan a soulevé le fait dans le passé que le gouvernement de la Saskatchewan avait fait cette offre aux chemins de fer et qu'elle avait été refusée.

Le sénateur Graham: Votre groupe, ou tout autre groupe intéressé, a-t-il fait des doléances auprès du gouvernement du Manitoba ou de l'Alberta, et dans l'affirmative, quelle a été la réponse?

M. Thiesson: Dans nos mémoires au gouvernement de l'Alberta et à celui du Manitoba, nous avons soutenu le maintien du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Je crois qu'il est juste de dire que dans les deux cas, ces gouvernements provinciaux envisagent un genre d'arrangement semblable à ce tarif. Ils sont intéressés à l'expansion des industries de transformation et d'alimentation du bétail dans ces provinces, et considèrent ce tarif comme un empêchement.

[Text]

We believe that the damage that would be caused by doing away with the Crow would be a great deal greater, so we have a different point of view. We simply do not agree with them in their approach to the question.

Mr. Strain: Mr. Chairman, before I leave, I should like to take this opportunity to personally thank members of the Senate for coming here this afternoon and listening to us. I hope you will carry on the discussion with my colleagues.

As you are aware, there is a fairly strong separatist movement afoot in western Canada. Certain people are actively organizing and holding public meetings to that end, which is something that disturbs our organization. We are for one Canada. We are an organization that believes in a strong Canada. We want national policies that are of benefit to the people right across the country. We feel that if the Crow rate were disturbed, it would certainly have a bad effect in maintaining national unity.

Mr. Justice Emmett Hall, when he was before the Transport Committee of the House of Commons, also emphasized that point. I would just like to leave that thought with you. I apologize for the fact that two of us have to leave, but I hope you will continue the discussion with my colleagues.

The Chairman: We thank you, Mr. Strain, for your very forceful and clear presentation of your views on the matter.

Are there any other honourable senators who wish to ask questions?

Senator Steuart: I join Senator Molgat in his pleasure at seeing so many senators from other parts of Canada here this afternoon. We have a selling job to do on the Crow rate. We are some three million to four million on the prairies, and we always have a selling job to do to convince the people in the rest of Canada that we should maintain the Crow rate. The more inflation increases the spread between the Crow rate and the actual cost, whatever it is, to move the grain, that benefit to the people of western Canada increases, and that is going to make our job more difficult.

One of the arguments that is put forward by the commodity groups is that the freight rate on grain should find its own level, with the government then paying the difference between the actual rate and the Crow rate directly to the farmers. The people who are in favour of this argue that while the farmers would still get the benefit, the railways would be paid at the proper rate for moving grain, and the government would be in a position to tie the increase in the rates to the railroads to the necessity of improving the transportation system.

[Traduction]

Nous sommes d'avis que le tort que pourrait causer l'annulation du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau serait beaucoup plus considérable, donc nous avons un point de vue différent. Nous ne sommes tout simplement pas d'accord avec leur point de vue sur cette question.

M. Strain: Monsieur le président, avant de vous quitter, j'aimerais profiter de cette occasion pour remercier personnellement les membres du Sénat qui sont présents ici cet après-midi et qui nous ont écoutés. J'espère que vous allez continuer la discussion avec mes collègues.

Comme vous le savez, il y a un mouvement séparatiste assez fort qui se manifeste dans l'Ouest du Canada. Certaines personnes sont très actives dans l'organisation de ce mouvement et tiennent des réunions publiques à cette fin, ce qui préoccupe notre organisation. Nous sommes pour un Canada uni. Nous sommes une organisation qui croit dans un Canada fort. Nous voulons des politiques nationales qui profitent à toute la population du pays. Nous sommes d'avis que si l'on changeait le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau, cela aurait certainement des conséquences désastreuses pour le maintien de l'unité nationale.

Monsieur le Juge Emmett Hall, lorsqu'il a comparu devant le Comité des transports de la Chambre des communes, a aussi insisté sur ce point. Je voudrais simplement vous quitter sur cette note. Je m'excuse du fait que nous ayons tous deux à partir, mais j'espère que vous continuerez la discussion avec mes collègues.

Le président: Nous vous remercions, monsieur Strain, de l'exposé clair et probant que vous vous avez donné sur la question.

D'autres sénateurs désirent-ils poser des questions?

Le sénateur Steuart: Je me joins au sénateur Molgat pour dire combien je suis heureux de constater ici le nombre de sénateurs venant d'autres régions du Canada. Nous avons de la publicité à faire quant aux tarifs du Pas-du-Nid-de-Corbeau: nous sommes environ 3 ou 4 millions dans les Prairies, et il a toujours fallu en faire pour convaincre les habitants du reste du Canada que nous devrions maintenir en vigueur ce tarif. Plus l'inflation augmente l'écart entre ce tarif et le coût réel du transport du grain, plus les avantages pour les habitants de l'Ouest canadien sont grands, ce qui va rendre notre tâche plus difficile.

Les groupes responsables du trafic-marchandises sont d'avis que le tarif du transport du grain devrait trouver son propre niveau et que le gouvernement devrait ensuite payer directement aux cultivateurs la différence existant entre le taux réel et le taux Pas-du-Nid-de-Corbeau. Les personnes en faveur de ce système font valoir que bien que les cultivateurs profiteraient toujours du tarif, les chemins de fer recevraient un montant approprié pour transporter le grain et le Gouvernement pourrait justifier l'augmentation des tarifs accordés aux chemins de fer, par la nécessité d'améliorer le réseau de transport.

[Text]

Some people view that as the best of all worlds, with the farmers still getting the benefit of Crow and the country getting an improved transportation system.

Why do you oppose that?

Mrs. Henderson: That is a rather interesting argument, senator. What would invariably happen if that proposal were accepted is that no one would get the benefit of the Crow. Once the statutory Crow rate is removed, the railways are in a position to move to the establishment of variable rates, and once you allow for the establishment of variable rates, you allow for the centralization of the grain-handling system, which puts the burden of transportation on the farmer totally. The farmer is then forced, through the centralization system, to haul his grain to the points to which the system demands that he haul it. The total burden of the removal of the Crow, under that circumstance, is thrust upon the farmer.

It is rather interesting that at least some of the groups supporting that type of system have what one might call business conflicts. A centralized grain-handling system would of course be of benefit to the elevator companies, and inevitably the farmer pays the total cost of such a system.

So, I cannot see how such a system would benefit anyone beyond the railroads and the elevator companies, and, of course, the trucking industry. Once the farmer is forced to haul his own grain, he must do it by truck, and at a time when energy costs are escalating, it seems to me rather foolish to add any increased burden in that area.

Would you like to add anything to that, Mr. Thiesson?

Mr. Thiesson: The concept involving direct payments to the producer is one that Mr. Justice Hall described as appalling. The idea of sending Crow-benefit cheques to 150,000 individual producers rather than paying that directly to the railroads struck him as being an "appalling concept."

Senator Steuart: We send all kinds of appalling cheques to old age pensioners, and we pay mothers' allowance, and so forth. I read Hall's Report, and I was not appalled. Hall and I are on the old age pension now. We get ours every month.

Mrs. Henderson: Thankfully, farmers are not on that kind of a pay system.

Senator Steuart: But the kind of scenario that you paint does not have to happen. Before the railroads can abandon branch lines, there is a very tough and difficult process to go through. We are all aware that it does not happen overnight—and the regulatory agencies can make it even tougher, if they wish.

Because a rate adjustment is allowed to the railroads, it doesn't necessarily follow that the railroads will immediately be allowed to close all of the branch lines down or that they would in fact be allowed to charge any price to haul all kinds of commodities where the CTC establishes the rates. It does not have to be a deregulated rate on grain, and they do not have to force the farmers to haul these long distances.

[Traduction]

D'aucuns considèrent ce système comme le meilleur: les cultivateurs profiteront toujours du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau, tandis que le pays aura un meilleur réseau de transport.

Pourquoi vous y opposez-vous?

Mme Henderson: C'est un argument assez intéressant, sénateur. Si la proposition est acceptée, personne ne profitera plus du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. En effet, une fois ce tarif statutaire éliminé, les chemins de fer pourront adopter des tarifs variables, entraînant la centralisation du réseau de manutention du grain et laissant entièrement aux cultivateurs le soin de transporter leurs produits. Le cultivateur trouvera ainsi tenu, en vertu du système de centralisation, de transporter son grain aux points de destination requis par le système et il lui incombera dans ce cas de se départir du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Chose intéressante à noter, certains groupes qui appuient le système ont des conflits d'intérêts. Bien entendu, un réseau centralisé de manutention du grain profiterait aux entreprises de silos et, inévitablement, les cultivateurs paieront le coût total de la mise en place d'un tel système.

Il m'est donc difficile de voir comment un tel système pourrait profiter à d'autres qu'aux chemins de fer, aux entreprises de silos et, bien entendu, à l'industrie du camionnage. Une fois que le cultivateur sera tenu de transporter son propre grain, il devra le faire par camion et à une époque où le prix de l'essence est à la hausse, il me semble assez illogique de s'orienter dans ce domaine.

Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Thiesson?

M. Thiesson: Le juge Hall a trouvé le principe consistant à effectuer des paiements directs aux producteurs absolument aberrant. En effet, l'idée d'envoyer des chèques à 150,000 producteurs individuels, plutôt que de verser directement ces montants aux chemins de fer, l'a sidéré.

Le sénateur Steuart: Nous envoyons toutes sortes de chèques aberrants, que ce soit des prestations de retraite, des allocations familiales, ou autres. J'ai lu le rapport Hall qui ne m'a pas choqué. Hall et moi-même sommes maintenant à la retraite et nous touchons notre chèque tous les mois.

Mme Henderson: Fort heureusement, les cultivateurs ne font pas partie de ce système de paiement.

Le sénateur Steuart: Mais le scénario que vous décrivez n'a pas besoin de se produire. Avant que les chemins de fer puissent abandonner les lignes secondaires, il faudra d'abord passer par un long et difficile processus. Nous sommes tous conscients du fait que cela ne se fera pas du jour au lendemain, et les organismes de réglementation peuvent rendre la chose encore plus difficile, s'ils le désirent.

Permettre aux chemins de fer d'effectuer un rajustement de tarif, ne veut pas dire pour autant qu'elles pourront fermer toutes les lignes secondaires ou imputer n'importe quel prix pour transporter toutes sortes de marchandises, pour lesquelles la Commission canadienne des transports fixe déjà des tarifs. Ces compagnies n'ont besoin ni d'un tarif «décontrôlé» pour les

[Text]

These things might happen if we weren't careful, but they do not have to happen.

Mr. Thiesson: If you accept the principle that the railroads are entitled to compensatory rates on grain movements, you can expect nothing but escalating rates. As the rate of inflation rises, these rates will also rise.

It is now evident in things such as the domestic grain rate. The figures on that are in our submission. Those rates just keep going up. They are now increasing at the rate of 14 per cent a year.

The railroads are also able to apply an energy surcharge, and they can do so without going before the CTC at all.

There would be limits to which the government would go in terms of accepting this kind of thing. Certainly, it would not have to be deregulated, but that is part of the whole process of ending the Crow rate on the part of the railways; that is, to deregulate and implement a variable rate structure.

This is one of the things that we fear the most about this whole concept. What it really amounts to is the application of an industrialization policy. Once that happens, the railroads, by quoting lower rates at some delivery points and higher rates at others, through economics force the centralization of the system.

Everyone talks about a modern transportation system. I suppose the most convenient thing for the railroads would be to run one main line in the south and another main line in the north, with all of the grain delivered to a few central points along those lines.

In terms of the rationalization of the system, Mr. Justice Hall recommended some 1,800 miles of rail line for abandonment within two or three years. There was a large group that was included in the permanent system, and then there was the middle group in respect of which he recommended the establishment of a Prairie Rail Authority.

It was that concept, of course, that was turned down by the minister at the time. Within six weeks of the report coming down, the minister set up a Prairie Rail Action Committee. There was very little public discussion on the Hall Commission recommendations before action was taken to set up the Prairie Rail Action Committee.

Of those lines in the "limbo" group, 80 per cent were recommended for abandonment by that committee when it finished its work.

Senator Steuart: What percentage of those have actually been abandoned? Not very many.

Mr. Thiesson: No. A freeze was put on that. There was a change in government at the time, following which there was a freeze put on it.

The first of those hearings was held on the line east of Swift Current in February and March of 1979, and nothing very much has happened about that. But there have been abandonment hearings held continually. The latest one that I recall

[Traduction]

céréales ni de forcer les cultivateurs à transporter leurs propres produits sur de longues distances.

Ce genre de choses pourrait se produire, si l'on n'y prend pas garde, mais on peut les empêcher.

M. Thiesson: Si vous acceptez le principe que les chemins de fer ont droit à des tarifs compensatoires pour le transport du grain, il faut s'attendre à une hausse des tarifs. En effet, comme le taux d'inflation augmente, les tarifs suivront.

Cela se reflète actuellement dans le tarif national du grain. (Les chiffres se trouvent dans notre mémoire). Et les tarifs en question ne font qu'augmenter: actuellement ils le font au taux de 14% par an.

Les chemins de fer peuvent également imputer des frais supplémentaires d'énergie et ce, sans passer au préalable par la Commission canadienne des transports.

Le Gouvernement imposera un holà à un moment donné. Le tarif n'aura pas besoin d'être «décontrôlé», mais cela fait partie du processus d'élimination du tarif du Pas-du-nid-de-Corbeau entrepris par les chemins de fer, décontrôler le tarif actuel et mettre en œuvre une structure de tarifs variables.

C'est ce que nous craignons le plus au sujet de cette conception. Cela revient en fait à l'application d'une politique d'industrialisation. Une fois adoptée, les chemins de fer forceront, en prévoyant des tarifs plus bas à certains points de destination et des tarifs plus élevés à d'autres la centralisation du réseau.

Tout le monde parle d'un réseau de transport moderne. Je pense que le plus pratique, pour les chemins de fer, serait d'avoir un parcours principal dans le Sud et un autre dans le Nord et de livrer le grain à quelques points de destination centraux situés le long du parcours.

Ayant à la rationalisation du réseau ferroviaire, le juge Hall a recommandé d'abandonner, au cours des deux ou trois prochaines années, environ 1 800 milles de voies. Le réseau permanent comportait un groupe important et un groupe moyen au sujet duquel il a recommandé de créer l'Administration ferroviaire des Prairies.

C'est cette idée qui avait été rejetée par le ministre de l'époque. Six semaines après la présentation du rapport, il avait créé un comité d'action pour le chemin de fer des Prairies. Peu de débats publics ont eu lieu sur les recommandations de la Commission Hall avant la création de ce comité.

Parmi les voies de chemin de fer incluses dans ce groupe-là, le Comité a recommandé lorsqu'il a eu terminé son travail d'en abandonner 80 p. 100.

Le sénateur Steuart: Sur ce pourcentage combien ont été abandonnées? Pas beaucoup.

M. Thiesson: Non. Il y a plutôt eu gel il y a eu un changement de gouvernement à ce moment-là, la suite de quoi il y a eu un gel des lignes en question.

La première audition a eu lieu en février et mars 1979, au sujet de la ligne située à l'Est de Swift Current et aucune suite importante n'y a été donnée. Toutefois, il y a eu des auditions en permanence et la dernière dont je me rappelle concernait la

[Text]

was one in respect of the Wishart line, which is in the south part of Saskatchewan. Certainly, there are lines being abandoned.

Senator Steuart: In fairness, I do not think there have been any abandonments since the Hall Commission Report. There have been hearings, but no abandonments.

Mr. Thiesson: There have been some abandonments, yes.

Senator Steuart: I am not aware of any in Saskatchewan.

Mr. Thiesson: They have not involved anything in the way of major lines.

Senator Steuart: Perhaps some old line which the weeds had overgrown. The farmers abandoned such lines long before the railroads abandoned them.

Mr. Thiesson: Basically, senator, those that Mr. Justice Hall recommended abandoning are still there, but they are being pulled out gradually.

Some of the rationalization of the rail lines has been accomplished by the elevator companies themselves. Under the box shipping system, elevator companies have discretion in terms of which delivery points they are going to favour when it comes to the allocation of grain cars, and this in itself has forced some change. The quota system for grain deliveries, in providing alternate delivery points, has also resulted in some change.

It has been a very subtle change that has taken place. But that is a different issue from that of the Crow rate itself.

Senator Molgat: In addition to being concerned about an increase on the Crow rate, you are also concerned about the introduction of a variable rate system. You have a double concern, one being the possibility of an increase over the Crow rate and the other being the possible introduction of variable rates.

For the movement of grain which does not qualify for the Crow rate, have variable rates been introduced, and if so, has the introduction of a variable rate system had an effect in the area of centralization?

Mr. Thiesson: The other grains are not that numerous, senator, and most are produced under contract. Such crops are produced under different circumstances and in relatively small volumes. The contract system provides production control over those grains. A price is offered to the farmer on those grains, and the farmer can then decide whether or not it is economic for him to produce those grains at the prices offered. The same is not true when it comes to grains produced for export which depend largely on world markets for the establishment of the prices.

If wheat and barley prices are to be set by world markets, the level of the freight rate makes a difference, and it can very quickly spell the difference between a profit and a loss. The statutory rate is the only cost of production item that is a straight line thing and that can be predicted. If that is moved into a different kind of situation, it can become a very substantial part of production costs.

[Traduction]

ligne Wishart, qui se situe dans le Sud de la Saskatchewan. Il y a certainement des lignes qui sont abandonnées et . . .

Le sénateur Steuart: Honnêtement, je ne pense pas que cela soit le cas depuis le rapport de la Commission Hall. Il y a eu audition mais non abandon.

M. Thiesson: Certaines lignes ont quand même été abandonnées?

Le sénateur Steuart: Pas en Saskatchewan que je sache.

M. Thiesson: Ces abandons n'ont pas touché les grandes lignes.

Le sénateur Steuart: Il s'agit peut-être d'anciennes voies ferrées recouvertes de mauvaises herbes. Les cultivateurs les avaient abandonnées, bien avant que les chemins de fer le fassent.

M. Thiesson: En bref, sénateur, les lignes que le juge Hall avaient recommandé d'abandonner sont encore en service, mais elles sont graduellement retirées du réseau.

Les entreprises de silos ont elles-mêmes procédé à une certaine rationalisation du réseau ferroviaire. Dans le cadre du système d'expédition par conteneur, les entreprises de silos ont tout pouvoir pour choisir les points de livraison lorsqu'elles procèdent à la répartition des wagons de grains, et cela a entraîné des changements. Par ailleurs, le régime de contingentement a également entraîné des changements en offrant plusieurs possibilités de points de livraison.

Les changements qui se sont produits sont très subtiles. Mais l'on sort du sujet du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Le sénateur Molgat: On s'inquiète non seulement d'une éventuelle augmentation de ce tarif, mais encore de l'apparition possible d'un système de taux variable. C'est donc une préoccupation à deux volets.

Pour le transport du grain qui ne peut bénéficier de ce tarif, des tarifs variables ont-ils été créés? Et dans L'affirmative, cette création a-t-elle eu des répercussions sur la centralisation?

M. Thiesson: Les autres céréales ne sont pas très nombreuses, sénateur, et la plupart sont produites sous contrat, dans différentes conditions et en volumes relativement faibles. Le système de contrat assure un contrôle de la production. Un prix au cultivateur pour la production de ses céréales et c'est à lui de décider si c'est rentable ou non. Il n'en va pas de même pour les céréales d'exportation qui dépendent en grande partie des marchés mondiaux pour la fixation de leur prix.

Si les prix du blé et de l'orge sont fixés par les marchés mondiaux, le tarif du transport constitue lui une grosse différence et on voit du premier coup d'œil où sont les profits et pertes. Le tarif statutaire constitue le seul élément du coût de production qui soit simple à calculer et prévisible. Placé dans un autre contexte, il pourrait en devenir une part très importante.

[Text]

Senator Molgat: I should like to verify a figure that was given earlier. Did I understand you to say that grain movement under the Crow rate would represent 15 per cent of total movements?

Mr. Thiesson: No, I do not think I said that. As I recall, I said that about 8 per cent of all of the grain that was delivered by producers in the last crop year went into the processing sector.

Senator Molgat: The railways are saying they are going to need capacity to be able to handle the amount of traffic that is coming up.

Mr. Thiesson: The railways are talking about exports of around 30 million tonnes by 1985. Last year, exports were in the range of 22 million tonnes, and that figure is projected to reach 36 million tonnes by 1990.

In terms of the percentage increases, the projected increases in other freight bulk items are higher than for grain. As a matter of fact, grain is the lowest in terms of over-all projected increases. The figures are set out in our submission. I believe they indicate that a little over 14 per cent of the increase in all commodities will be accounted for by grain. In terms of the total figures, grain now represents about 25 per cent of the movement of bulk commodities by freight, and it would be reduced in net terms to about 20 per cent of total movement. The very large area of increase in freight movements is of course in the area of coal and potash, and forest products and other commodities, all of which are growing very quickly in terms of exports.

Senator Muir: Mr. Chairman, Senator Steuart very kindly said he would be glad to yield the floor to anyone from the maritimes. I presume he meant by that the Atlantic provinces, which would take in Newfoundland. We might want to talk about cod-fish. The intelligentsia of Yonge Street in Toronto think that all we have in Newfoundland is cod-fish. We do ship a lot of other products, including steel, coal, and lumber.

Having said that, I know full well that Senator Steuart has forgotten more about the Crow rate than I will ever know. I do, however, wish to pose one question.

Having spent some time in the House of Commons and in the Senate, it was my feeling that the Crow rate was more or less "graven in stone." I know that I, since coming to Ottawa, have been brainwashed along those lines. Every once in a while there is an eruption. What has caused this greatest and latest unrest and concern with respect to the Crow rate?

Mr. Thiesson: There are two schools of thought on this, senator. Generally speaking, farmers in the west, in terms of the marketing of their grain, are committed to the support of the orderly marketing system for grain. There are some who are open-market advocates. These people think in straight economic terms and are of the view that, in order to make thing go agriculturally, farmers have to be able to sell all of the grain they produce, regardless of price. The railway companies, over the years, have been less than attentive to the movement of grain. The rationale of these people is that if the

[Traduction]

Le sénateur Molgat: J'aimerais vérifier un chiffre que vous nous avez donné plus tôt. Avez-vous bien dit que le transport du grain au tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau représenterait 15 p. 100 de l'ensemble?

M. Thiesson: Non, je ne pense pas avoir dit cela: j'ai dit qu'au cours de la dernière année de récolte, environ 8 p. 100 de toutes les céréales livrées par les producteurs avaient été écoulées dans le secteur de la transformation.

Le sénateur Molgat: Les chemins de fer disent qu'ils vont devoir augmenter leur charge utile, pour pouvoir répondre à l'augmentation du trafic qui s'annonce.

M. Thiesson: Les chemins de fer parlent d'exportations s'élevant à 30 millions de tonnes métriques d'ici 1985. L'année dernière, elles étaient de 22 millions de tonnes métriques, et ce chiffre devrait atteindre 36 millions d'ici 1990.

Pour ce qui est des augmentations de pourcentage, on prévoit une hausse plus forte pour les produits en vrac que pour les céréales. En fait, ces dernières se situent en bas de la liste à ce sujet. Vous trouverez les chiffres dans notre mémoire. Je crois que les sociétés ferroviaires indiquent que les céréales constitueront plus de 14 p. 100 de l'augmentation pour toutes les marchandises. Les céréales représentent environ 25 p. 100 des marchandises en vrai et environ 20 p. 100 du total des marchandises, ce qui constitue une diminution. Le transport; du charbon et de la potasse, ainsi que des produits forestiers et autres a augmenté considérablement et les exportations de ces produits ont connu une hausse très rapide.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, le sénateur Steuart a eu l'obligeance de dire qu'il serait heureux de céder la parole à un représentant des provinces Maritimes. Je suppose qu'il voulait parler des provinces de l'Atlantique, ce qui comprend Terre-Neuve. Nous voudrions aborder la question de la morue. L'intelligentsia de la rue Yonge à Toronto pense que Terre-Neuve ne possède que de la morue. Nous produisons bien d'autres produits, y compris de l'acier, du charbon et du bois.

Cela étant dit, je sais pertinemment que le sénateur Steuart en a oublié plus au sujet du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau que je n'en saurai jamais. Je désire toutefois poser une question.

Ayant déjà été pendant quelque temps à la Chambre des communes et au Sénat, je croyais que ce tarif était plus ou moins «immuable». Depuis mon arrivée à Ottawa, je sais qu'on a cessé de me le répéter. De temps à autre la question est soulevée avec passion. Qu'est-ce qui a causé ces graves inquiétudes et préoccupations à l'égard de ce tarif?

M. Thiesson: Sénateur, il y a deux écoles de pensée à cet égard. En règle générale, les cultivateurs de l'Ouest appuient le régime de mise en marché habituel pour leurs céréales. Certains préconisent le marché libre. Leurs considérations sont purement économiques; selon eux, pour que tout fonctionne dans le secteur agricole, les cultivateurs doivent être en mesure de vendre toutes les céréales qu'ils récoltent, quel que soit le prix. Au cours des années, les sociétés ferroviaires ne se sont pratiquement pas intéressées au transport des grains. Elles croyaient que, en annulant ces tarifs et en offrant des stimu-

[Text]

Crow rates were removed and the railway companies given an incentive to move grain, they would move the grain and the farmers would be able to get rid of all of their production.

These people are among those who support the concept of an open-market system. Then there is the school of thought which leans towards the idea that the west, having an abundance of feed grains, should be the center of Canada with respect to the production of livestock. These people feel that the rates on livestock lean toward the movement of feeder cattle into eastern Canada, and that these cattle should be finished and processed in the west, with the finished product moving out of the west.

They are looking toward the greater industrialization of secondary industry for livestock and grain. Because the livestock would be fed in the west, a larger feedmilling industry would develop, along with more rapeseed crushing plants, and that kind of thing. They are looking toward that end. The position we hold up against that is that, in order to achieve that end, they would destroy the competitiveness that grain producers now enjoy in terms of selling grain into the export markets—and the largest sector of the grain industry is grain produced for the export market.

We currently have the example of flour moving at the Crow rate. As an export product, flour has been declining, the reason being that other countries, with their own industrial strategies, wish to have their own flour mills. Therefore, they favour the importation of the raw product. The same thing is likely to happen in terms of oilseed products, and this kind of thing, with the result that we would end up eventually with having no real advantage. Also, we could have a situation in which freight rates would increase on the processed products to the point where they would largely destroy the competitive position which would have been gained through the dismantling of the Crow.

We are very skeptical about the direction that this might take us. I do not know whether I have answered your question in total, but there are certainly these schools of thought. In all fairness to them, I believe that they honestly feel that they have valid arguments for it. We happen to disagree with that position.

Senator Muir: From what Senators Steuart and Molgat have said—and they have great experience in the public life in the west—it would seem that the majority of the population of western Canada would be opposed to a change in the Crow rate, despite these others who are saying that it might be a good idea.

Mr. Thiesson: That is certainly what we are saying, senator, and we have good reason for saying it. A large number of public meetings have been held in western Canada in the past number of months respecting the Crow rate that certainly bear that out.

As you are probably aware, the Western Agriculture Conference, which is made up of provincial federations of agriculture in the west, has come out with a Crow-benefit proposal, and the major organization that was holding out in the support of that policy was the Saskatchewan Wheat Pool, which last

[Traduction]

lants économiques pour le transport des céréales, ces sociétés se chargeraient du transport et les cultivateurs seraient en mesure d'écouler toute leur production.

Ce sont-là les tenants du marché libre. Par la suite, il y a l'autre école de pensée: ceux qui sont enclins à penser que l'Ouest devrait être le centre du Canada pour ce qui est de la production animale, étant donné son abondance de céréales fourragères. Ils croient que les tarifs imposés sur le bétail favorisent le transport des bovins d'engraissement vers l'Est du Canada et en outre, que ces bovins devraient être abattus et conditionnés dans l'Ouest, le produit fini étant par la suite expédié.

Ils envisagent une plus grande industrialisation du secteur secondaire pour le bétail et les céréales. Comme le bétail serait engraisé dans l'Ouest, l'industrie d'engraissement prendrait plus d'ampleur tout comme les usines de transformation du colza, etc. C'est ce qu'ils envisagent. Nous nous y opposons car nous croyons que, pour en arriver à cette fin, il anihilerait la compétitivité actuelle des céréaliers qui vendent leurs céréales sur les marchés d'exportation, ce qui constitue la principale activité de l'industrie céréalière.

Actuellement, nous avons l'exemple de la farine qui est assujettie au Tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. La farine est un produit de moins en moins importé parce que les autres pays ont leur propre stratégie industrielle et désirent posséder leurs propres meuneries. Par conséquent, ces pays favorisent l'importation de produits bruts. Ce scénario est susceptible de se répéter en ce qui concerne les oléagineux et les autres produits, ce qui finirait par nous donner aucun avantage réel. De plus, le tarif-marchandises pour les produits transformés pourrait augmenter jusqu'à un point où il affaiblirait considérablement la compétitivité qu'aurait entraînée l'annulation du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Nous sommes très sceptiques face à cette tendance. J'ignore si j'ai répondu complètement à votre question, mais ces écoles de pensée existent. En toute justice, je crois que les tenants de ces écoles croient honnêtement qu'ils ont des arguments valables. Nous ne sommes pas d'accord.

Le sénateur Muir: D'après les propos des sénateurs Steuart et Molgat, et ces derniers connaissent bien la vie dans l'Ouest, il semblerait que la majorité de la population de l'Ouest canadien s'opposerait à la modification du Tarif, malgré ceux qui disent que ce serait peut-être une bonne idée.

M. Thiesson: C'est certainement ce que nous disons, sénateur, et nous avons une bonne raison. Ces derniers mois, l'Ouest canadien a été le théâtre d'un grand nombre de réunions publiques concernant le Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Ces réunions justifient ce que nous avançons.

Comme vous le savez probablement, la Western Agriculture Conference, qui est composée des fédérations provinciales d'agriculture de l'Ouest, a présenté une proposition en faveur de ce tarif; le principal organisme ayant appuyé cette proposition a été la Saskatchewan Wheat Pool, qui a changé sa

[Text]

September changed its position and went along with the proposal of the Western Agriculture Conference so as to create unanimity among western federations of agriculture on that issue. However, the people—and they are, as far as we are concerned, the bottom line in this whole issue—have said emphatically “no” to that.

It is my view that if the Saskatchewan Wheat Pool were to reconsider its position, that decision that they took to go along with the Crow-benefit idea may well be reversed.

The Chairman: Are there any other questions?

Senator McElman: Only a quick comment, Mr. Chairman.

As a maritimer who has seen the dreadful erosion of the benefits that we once had under the Maritime Freight Rates Act, I would strongly urge that you not give up on the Crow until you have something in place which is equally beneficial to the grain-growing industry of the west.

Once we agreed—as the Chairman well knows, with his record of effort in Nova Scotia as the premier—once we agreed to enter into negotiation with the federal government and the carriers and lost our grip on the benefits we had, they deteriorated very rapidly, and we are suffering the effects of it now.

Following upon Senator Molgat's question about the CPR and whether or not you propose that it should be taken over, I should remind you that five or six years ago the assets of CPI, which is the holding company, were rated as the fifth largest in the western world. So, you are dealing with quite a purchase price when you talk about taking over that enterprise.

Over the last few years a great deal of research, worldwide, has gone into slurry pipelines and compression pipelines, and not too facetiously, I suggest that perhaps the NFU could look into some of the research that has been developed with a view to developing a competitive method of moving grains and oilseed production to the Lakehead and to the west coast.

If you cannot find a solution along those lines, if you got Loughheed, Blakeney and Lyon on one end blowing and Bennett on the other end sucking, you would have no problem.

Senator Steuart: And Pierre doubletracking.

The Chairman: If there are no more questions, I shall thank our witnesses on your behalf.

We are very pleased to have had you with us and to have listened to your very clear presentation. We hope that you have had what you consider sufficient time to put your problem before us, and I wish you well in your efforts.

Mrs. Henderson: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to thank the committee for taking the time, on very short notice, to meet with us and hear what we had to say about the transportation system and the Crow rate. We feel that it is a

[Traduction]

position l'an dernier pour abonder dans le même sens que la Western Agriculture Conference. Ainsi, il y avait unanimité au sein des fédérations d'agriculture de l'Ouest à cet égard. Cependant, la population qui, d'après nous, a le dernier mot dans ce genre de question, s'est opposée systématiquement à cette prise de position.

D'après moi, si la Saskatchewan Wheat Pool examinait de nouveau sa position, elle pourrait peut-être changer d'idée et ne plus appuyer la proposition en faveur du Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur McElman: Monsieur le président, j'aimerais faire une brève observation.

Comme je viens des Maritimes et comme j'ai été témoin de l'érosion fatale des avantages dont nous jouissions grâce à la Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, je vous inciterais fortement à ne pas abandonner le Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau avant d'avoir adopté un moyen qui soit tout aussi bénéfique pour l'industrie céréalière de l'Ouest.

En raison des efforts qu'il a déployés en Nouvelle-Écosse en tant que premier ministre, le président sait bien que lorsque nous avons accepté de négocier avec le gouvernement fédéral et les transporteurs, nous avons perdu la maîtrise de la situation, et nos avantages se sont détériorés très rapidement; nous en subissons actuellement les conséquences.

Pour faire suite à la question du sénateur Molgat concernant le CP, et j'ignore si vous proposez qu'on la reprenne, je dois vous rappeler que, il y a cinq ou six ans, l'actif du CP était le cinquième plus important de l'hémisphère occidental. Il s'agit par conséquent d'un prix d'achat important lorsque vous envisagez d'acquérir cette entreprise.

Ces dernières années, beaucoup de recherches ont été effectuées dans le monde sur les pipelines à suspension et à compression. Sans vouloir trop me moquer, je proposerai que le S.N.C. examine peut-être ces recherches en vue de mettre au point un système concurrentiel de transport des céréales et des oléagineux jusqu'à Lakehead et sur la côte ouest.

Si vous ne pouvez pas trouver une solution analogue, si vous mettez d'un côté Loughheed, Blakeney et Lyon qui donnent et de l'autre côté Bennett, qui reçoit, vous n'auriez aucun problème.

Le sénateur Steuart: Et si Pierre Elliott Trudeau se rétracte.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais, en votre nom, remercier nos témoins.

Nous avons été très heureux que vous comparaisiez et nous avons été ravis d'entendre votre présentation très précise. Nous espérons que vous avez disposé d'assez de temps pour nous présenter votre problème et je vous souhaite bonne chance dans vos efforts.

Mme Henderson: Je vous remercie infiniment, monsieur le président. Je souhaite remercier le comité qui a pris le temps, malgré le court délai, de nous rencontrer et d'écouter nos propos concernant le système de transport et le tarif du Pas du

[Text]

very important issue, and we appreciate hearing your comments.

If I might be permitted one further comment, there is a desperate need to look very carefully at what we might be prepared to trade the Crow for, because once the Crow is gone, it is gone. As has already been remarked, once it is gone it cannot be replaced. So, I would caution all honourable senators to think carefully on what they might consider trading the Crow for—and be very concerned that you address the farmers directly when you are making that decision and be sure that you are hearing from the grass roots farmer, the farmer who is going to have to bear the difference in cost if the Crow rate is to be done away with.

We certainly would appreciate honourable senators using their lobbying abilities within Parliament to gain further support for the Crow. We have over 225 members of the National Farmers Union here in Ottawa today and tomorrow busily lobbying members, and we hope that you will continue to lobby when we leave.

Again, thank you very much for your time and your attention.

Hon. Senators: Hear, hear.

The committee adjourned.

[Traduction]

Nid-de-Corbeau. Selon nous, c'est une question très importante et nous avons bien aimé entendre vos observations.

Si vous me permettez d'apporter une autre observation, il serait désespérément impérieux d'envisager sérieusement la solution de rechange pour remplacer le Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau; en effet, une fois que ce tarif sera annulé, il n'y aura plus moyen d'y recourir, on l'a déjà fait remarquer. Par conséquent, j'exhorterais tous les honorables sénateurs à songer sérieusement à cette question et à s'assurer de faire part directement aux cultivateurs de leur décision et d'écouter l'avis du cultivateur qui devra payer la différence si ce tarif est abandonné.

Nous aimerions certainement que les honorables sénateurs fassent office de démarcheurs au sein du Parlement pour accroître l'appui en faveur de ce tarif. Aujourd'hui et demain, plus de 225 membres du Syndicat national des cultivateurs se trouvent à Ottawa pour rencontrer les députés; nous espérons que vous prendrez la relève lorsque nous partirons.

Je vous remercie encore de votre attention.

Des voix: Bravo!

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the National Farmers Union:

Mr. Ted Strain, President;
Mrs. Darlene Henderson, Womens' President;

Mr. Wayne Easter, Vice-President;
Mr. Stuart Thiesson, Executive Secretary.

Du Syndicat national des cultivateurs:

M. Ted Strain, président;
M^{me} Darlene Henderson, présidente des femmes cultivatri-
ces;
M. Wayne Easter, vice-président;
M. Stuart Thiesson, secrétaire administratif.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, March 5, 1981

Le jeudi 5 mars 1981

Issue No. 10

Fascicule n° 10

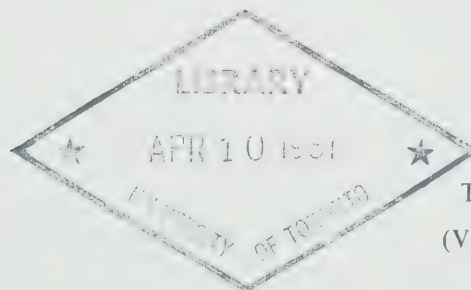
Fifth Proceedings respecting:

The examination of the subject
matter of the Transportation of
Dangerous Goods Act, Chapter 36,
Statutes of Canada, 1980

Cinquième fascicule concernant:

L'étude de la teneur de la
Loi sur le transport des
marchandises dangereuses,
chapitre 36, Statuts du Canada, 1980

WITNESSES:
(See back cover)



TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Tuesday, October 21st, 1980:

"The Honourable Senator Smith moved, seconded by
the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine and report
upon the subject-matter of the *Transportation of Dangerous
Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980,
and any regulations that may be made thereunder.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 21 octobre
1980:

«L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier la teneur de la
Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, et tout règlement y
afférent, et à en faire rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 5, 1981
(16)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bonnell, Charbonneau, Denis, Langlois, McElman, Molgat, Petten and Smith. (8)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Croteau.

In attendance: From the Department of Transport: Mr. Michel Sastre, Senior Adviser, Legislation and Regulations, Transportation of Dangerous Goods, and Miss Judith Code, Assistant to the Senior Adviser, Transportation of Dangerous Goods. Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Air Transport Association of Canada:

Mr. Edwin T. Nobbs, Q.C. Legal representative;

Mr. J. W. Lambton, Chairman of the Dangerous Goods Committee;

Mr. A. P. Manzo, Past Chairman of the Dangerous Goods Committee.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 21, 1980, proceeded with its study of the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Mr. Nobbs introduced his colleagues and made an opening statement.

Mr. Lambton made a presentation and together with Messrs. Nobbs, Manzo and Sastre, answered questions put to them by the Committee.

Upon Motion duly put, it was *Agreed* that copy of a letter dated March 31, 1980, addressed to Mr. T. D. Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods Secretariat, Transport Canada, by Mr. G. G. Capern, Vice President, Operations, Air Transport Association of Canada, to which was attached an Addendum entitled "Comments-Re Canadian Dangerous Goods Regulations Volume I" be printed as an appendix to today's Proceedings of the Committee. (*See Appendix "10-A"*.)

At 11:45 a.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

At 12:10 p.m., the Committee adjourned until Tuesday, March 10, 1981 at 4:30 p.m.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 5 MARS 1981
(16)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Charbonneau, Denis, Langlois, McElman, Molgat, Petten et Smith. (8)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Croteau.

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. Michel Sastre, conseiller principal, Législation et règlements, Transport des marchandises dangereuses, et M^{lle} Judith Code, adjoint au conseiller principal, Transport des marchandises dangereuses. M. Jack Silverstone, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De Air Transport Association of Canada:

M. Edwin T. Nobbs, c. r., représentant législatif;

M. J. W. Lambton, président du Comité sur le transport des marchandises dangereuses;

M. A. P. Manzo, ancien président du Comité sur le transport des marchandises dangereuses.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 21 octobre 1980, entreprend l'étude de la teneur de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

M. Nobbs présente ses collègues et fait une déclaration préliminaire.

M. Lambton fait une présentation puis, avec l'aide de MM. Nobbs, Manzo et Sastre, répond aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

Sur motion dûment proposée, *il est convenu* qu'une copie de la lettre du 31 mars 1980 adressée à M. T. D. Ellison, directeur, Secrétariat du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada, par M. G. G. Capern, vice-président, Opérations, Air Transport Association of Canada à laquelle est annexé un addendum intitulé «Observations concernant le règlement canadien sur marchandises dangereuses», soit jointe aux délibérations de la séance d'aujourd'hui. (*Voir Appendice «10-A»*.)

A 11 h 45, les témoins se retirent et le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

A 12 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 10 mars 1981, à 16 h 30.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, March 5, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to study the subject matter of the Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: This morning we have with us a group of representatives from the Air Transport Association of Canada. I have next to me on my immediate right, Mr. Edwin Nobbs, Q.C., who is their legal representative. I will invite him to make an opening statement. First, however, I would be glad if he would introduce his two associates who will be taking part in the proceedings.

Perhaps Mr. Nobbs you will introduce your two colleagues and then proceed.

Mr. Edwin T. Nobbs, Q.C., Air Transport Association of Canada: Thank you, Mr. Chairman. Appearing with me this morning, honourable senators, are Mr. J. W. Lambton and Mr. A. P. Manzo. Mr. Lambton is on my immediate right. He is chairman of the Dangerous Goods Committee of the Air Transport Association of Canada, and he is Manager of Customer Services Training for Pacific Western Airlines. In addition to these two capacities, he is also an advisor to the Canadian Delegation to the Dangerous Goods Panel of the International Civil Aviation Organization. Mr. Manzo is Past Chairman of the Dangerous Goods Committee of the Air Transport Association of Canada, and he is employed by Air Canada as Materials Process Chemist. Mr. Manzo is a member of the International Air Transport Association Restricted Articles Board and he is also an advisor to the Canadian Delegation to the Dangerous Goods Panel of ICAO.

Firstly, I would like to thank you, Mr. Chairman, and honourable senators for allowing us to appear here this morning to discuss this very important subject with you. For those who may not have had an opportunity to read our brief, I do not want to alarm you by its size. It consists of some 17 pages of facts, and the bulk of it is made up of appendices which we felt might be helpful to you in one way or another as you read the brief itself. We felt that it would be helpful, as the chairman stated, if before answering any questions which you might have, I summarized the position of the Air Transport Association of Canada as contained in our brief. Subsequently, Mr. Lambton will elaborate upon certain of the points which we have attempted to make in our brief.

As those of you who have read the brief have seen, the Air Transport Association of Canada is the national organization for the Canadian commercial transport industry. Its members range from Canada's largest carrier, Air Canada, to small single engine aircraft operators, and its combined membership generates over 95 per cent of commercial air transport revenues in Canada. Our association, as do most other associations, functions through the establishment of committees, and in this particular case the Dangerous Goods Committee of

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 5 mars 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier la teneur de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Nous accueillons ce matin des représentants de la Air Transport Association of Canada. A ma droite immédiate se trouve M. Edwin Nobbs, c.r., leur conseiller juridique. Je l'invite à faire la déclaration préliminaire. Mais je voudrais d'abord, avec la permission du Comité, lui demander de nous présenter ses deux collègues, qui participeront au débat.

Monsieur Nobbs, voulez-vous nous présenter vos deux collègues avant de commencer votre présentation.

M. Edwin T. Nobbs, c.r., Air Transport Association of Canada: Merci, monsieur le président. Comparaient avec moi aujourd'hui MM. J. W. Lambton et A. P. Manzo. M. Lambton se trouve immédiatement à ma droite. Il est président du comité des marchandises dangereuses de la Air Transport Association of Canada et directeur de la formation des services aux clients de la société Pacific Western Airlines. En plus de ces deux fonctions, il est également conseiller auprès de la délégation canadienne du groupe des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale. M. Manzo est ancien président du comité des marchandises dangereuses de la Air Transport Association of Canada et travaille à la société Air Canada en qualité de chimiste en transformation des matériaux. M. Manzo est membre du conseil des articles réglementés de l'Association du transport aérien international et est également conseiller auprès de la délégation canadienne du groupe des marchandises dangereuses de l'OACI.

Je tiens tout d'abord à vous remercier, monsieur le président et honorables sénateurs, de nous avoir invités à comparaître devant vous ce matin pour discuter de cette question très importante. Je veux rassurer ceux qui n'ont pas eu l'occasion de lire notre mémoire. L'exposé des faits tient en 17 pages, et le reste est composé d'annexes qui semblaient pouvoir vous être utiles d'une façon ou d'une autre. Comme le président l'a dit, nous avons pensé qu'il serait préférable, avant de répondre à vos questions, que je commence par résumer la position de la Air Transport Association of Canada telle qu'énoncée dans notre mémoire et que M. Lambton revienne ensuite sur certains points.

Comme ceux d'entre vous qui ont lu le mémoire l'auront constaté, la Air Transport Association of Canada est une organisation nationale qui s'occupe du secteur canadien du transport commercial. Ses membres vont du transporteur canadien le plus important, Air Canada aux plus petites sociétés qui exploitent des petits mono-moteurs. L'ensemble de ses membres génèrent plus de 95 p. 100 des recettes du transport aérien commercial au Canada. Notre association, comme la plupart des autres, a une série de comités et, dans ce

[Text]

ATAC has been involved in this particular subject matter. Indeed, as stated in the brief, this committee has been particularly active during the past five years in dealing with legislative problems concerning the carriage of dangerous goods. By way of background information we wanted to emphasize two things in particular initially. Firstly, since 1956 Canadian and most international air carriers have been voluntarily carrying dangerous goods pursuant to regulations established by the International Air Transport Association, IATA. Since 1977 these IATA regulations have had the force of law in Canada, as a result of legislation discussed in section 2 of our brief and specifically referred to in appendices A, B, and C to our brief.

Since 1977 it has been mandatory for all Canadian and foreign carriers wishing to carry dangerous goods either within Canada, that is domestically, or to or from Canada, that is internationally, to comply with the IATA regulations and training prerequisites. I would like to emphasize, honourable senators, that this law applies to domestic as well as international carriage of dangerous goods by air. Canada is one of about 60 countries which have in one way or another adopted the IATA regulations relating to the carriage of goods by air. As I said previously, we had set out a detailed description of the legislation as it exists today both in the body of the brief and in the appendices. We also wanted to apprise you today of current developments in the international field relating to dangerous goods legislation, and in section 3 of our brief we have set out current developments as they are taking place through ICAO, in particular the drafting of what is known as Draft Annex 18 to the Chicago Convention.

We have pointed out to you the work that is being done in this respect in which Canada is very much involved, and we have also pointed out to you the timing in so far as the completion of this work and the effective date of such legislation is concerned. It is the position of our association that the people of Canada can best be served through the retention of existing legislation and the enactment of the new ICAO legislation when it is completed later next year. It is our submission that to do otherwise will result in a reduction of safety as a result of both a myriad of laws covering the same topic and the enactment of a dangerous goods code applicable to the air mode which is less stringent than existing legislation.

I might say that our concern in this respect was so great that last November our association made representations to the Commission of Inquiry on Aviation Safety; in particular we submitted a lengthy brief on this subject matter and called witnesses in support of that brief. Our recommendations relating to these issues are currently under consideration by that inquiry. Our brief also covers specific comments relating to proposals contained in draft number 4 of the code.

While we have attached as an appendix over 100 comments, two of the more important ones which Mr. Lambton will be elaborating upon deal with the question of reciprocity and consumer commodities. I might say that in addition to the comments contained in this brief, we have, subsequent to the

[Traduction]

cas particulier, c'est le comité des marchandises dangereuses de l'ATAC qui s'est penché sur ce sujet particulier. En effet, comme il en est fait mention dans le mémoire, ce comité s'est occupé activement, au cours des cinq dernières années, des problèmes législatifs liés au transport des marchandises dangereuses. Il y avait au départ, deux aspects particuliers sur lesquels nous voulions mettre l'accent. Premièrement, depuis 1956, les transporteurs aériens, tant canadiens que la majorité des lignes internationales, transportent volontairement des marchandises dangereuses conformément au règlement établi par l'Association du transport aérien international, l'ATAI. Ce règlement a pris force de loi au Canada en 1977 et nous en traitons au deuxième chapitre de notre mémoire, et plus particulièrement, dans les annexes A, B et C.

Depuis 1977, tous les transporteurs aériens canadiens et étrangers qui souhaitent transporter des marchandises dangereuses à l'intérieur du Canada, vers le Canada ou en provenance du Canada, c'est-à-dire à l'échelle internationale, doivent se conformer au règlement de l'ATAI ainsi qu'aux prérequis en matière de formation. Je tiens à souligner, honorables sénateurs, que cette loi s'applique au transport aérien des marchandises dangereuses tant au Canada qu'à l'étranger. Le Canada est l'un des 60 pays qui ont, d'une façon ou d'une autre, adopté le règlement de l'ATAI sur le transport aérien des marchandises dangereuses. Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons fait une description détaillée de la loi telle que libellée aujourd'hui tant dans le corps du mémoire que dans les annexes. Nous voulions également vous informer aujourd'hui des progrès survenus récemment dans le domaine international concernant les lois sur les marchandises dangereuses et le chapitre 3 de notre mémoire en brosse le tableau en ce qui concerne l'ATAI et plus particulièrement, l'élaboration du document intitulé projet d'annexe 18 à la Convention de Chicago.

Nous avons décrit le travail qui se fait dans ce domaine et auquel le Canada participe activement et fourni le calendrier d'exécution des travaux et la date d'entrée en vigueur de cette loi. Notre association est d'avis que les Canadiens seront mieux servis en maintenant la loi existante et en mettant en vigueur la nouvelle Loi de l'OACI une fois qu'elle sera mise au point l'année prochaine. A notre avis, si nous procédions autrement, la sécurité pourrait y perdre à cause autant de la pléthore de lois portant sur le même domaine que de la mise en vigueur de codes de marchandises dangereuses s'appliquant au transport aérien moins sévères que les dispositions actuelle.

En fait, nos préoccupations à cet égard étaient telles que, en novembre dernier, notre Association est intervenue auprès de la Commission d'enquêtes sur la sécurité aérienne. Elle lui a soumis un volumineux mémoire sur cette question et a cité des témoins à l'appui de ce mémoire. La Commission se penche maintenant sur les recommandations que nous avons faites sur ces questions. Notre mémoire contenait également des observations sur les recommandations qui figurent dans le quatrième avant-projet de code.

Nous avons joint plus de 100 observations en annexe et M. Lambton explicitera deux des plus importantes d'entre elles, qui ont trait à la question de la réciprocité et des biens de consommation. Je tiens à ajouter qu'en plus des commentaires qui figurent dans ce mémoire, nous avons, une fois le mémoire

[Text]

preparation of the brief, developed a number of additional comments. If it is felt at the conclusion of the hearings today that these would be of assistance, we would be delighted to supply those additional comments.

Finally, our brief deals with the question of the advisory council which we understand is in the process of being developed. Having made those few remarks, I would now, with your permission, Mr. Chairman, suggest that Mr. Lambton continue to elaborate upon certain of the matters we have raised in our brief.

Mr. J. W. Lambton, Chairman of the Dangerous Goods Committee, Air Transport Association of Canada: Honourable senators, I would like to expand a little on what Mr. Nobbs has said. I feel he has outlined through the introduction what exactly ATAC is and what it does. I do to page 3 of the brief before you and explain that the IATA regulations, as referred to by Mr. Nobbs, have been the backbone of restricted articles legislation since the mid 1950s—1956 to be exact. We are now on the 23rd edition of the IATA restricted articles regulations. It is amended approximately one a year and sometimes twice a year, as happened this year.

The United Nations, as we have outlined on page 4 of the brief, recognizes the IATA restricted articles as a governing instrument for restricted articles regulations. Approximately 60 nations, as Mr. Nobbs pointed out, have incorporated the regulations into their own domestic legislation, and Canada did so through NOTAM/A-1/76 published in 1976.

This Notam formalized, if you will, practices that were going on within the airline industry for some years prior to that.

A training program was developed and approved by the Department of Transport, and the formal training, as approved, has been continuing, and continues to this day, since 1977.

On page 6 of our brief I have outlined the persons to whom the training applies. We go through from pilot, customer service, cargo agents, passenger agents, load masters, load planners, ramp agents, stores personnel, and purchasing department personnel. I should point out that they do not all get the same course. The course they receive is consistent with the duties they perform in connection with restricted articles.

Attached to the brief, as appendix C, is a copy of the ATAC approved restricted articles training program. We have listed, through to the bottom of page 7, items that are in the restricted articles training program.

ICAO, since 1974, has been developing its own restricted articles regulations, and that has been done through a group named the DGP, or the Dangerous Goods Panel, of ICAO.

[Traduction]

terminé, rédigé un certain nombre d'observations supplémentaires. Si vous jugez, à la fin de la réunion d'aujourd'hui, qu'elles pourraient en vous être utiles, nous serons très heureux de vous en fournir le texte.

Et enfin, notre mémoire traite de la question du conseil consultatif que, sauf erreur, on est en train de mettre sur pied. J'aimerais maintenant, avec votre permission, monsieur le président, laisser la parole à M. Lambton qui expliquera davantage certains points que nous avons soulignés dans notre mémoire.

M. J. W. Lambton, président du comité des marchandises dangereuses, Air Transport Association of Canada: Honorables sénateurs, je voudrais revenir un peu sur ce que M. Nobbs vient de dire. Il a bien décrit, dans son introduction, la nature et le rôle de l'ATAC. Si vous voulez vous reporter à la page 3 du mémoire que vous avez entre les mains, je vais vous expliquer que le règlement de l'ATAI auquel M. Nobbs a fait allusion est la pierre d'achoppement de la loi sur les objets réglementés depuis le milieu des années 1950-1956 pour être exact. Nous en sommes maintenant à la 23^e édition des dispositions sur les objets réglementés de l'ATAI. Il est modifié au moins une fois par année, sinon deux, comme ce fut le cas cette année.

Les Nations Unies, comme nous l'avons souligné à la page 4 de notre mémoire, reconnaissent le règlement de l'ATAI sur les objets réglementés comme étant la base des règlements sur ces articles. Une soixantaine de pays, comme M. Nobbs l'a souligné, ont intégré le règlement à leurs propres lois, et le Canada l'a fait par le truchement du NOTAM A-1/76 publié en 1976.

C'est ce texte qui a rendu officielles les pratiques que les lignes aériennes avaient adoptées depuis quelques années déjà.

Un programme de formation a été mis sur pied et approuvé par le ministère des Transports et il est offert depuis 1977, sans interruption.

À la page 6 de notre mémoire, j'ai décrit les catégories de personnes admissibles à ce programme de formation. Il s'adresse aux pilotes, aux services à la clientèle, aux agents de frets, aux agents préposés aux passagers, aux responsables du chargement, aux planificateurs du chargement, aux agents préposés à l'aire de trafic, aux préposés aux magasins et au personnel du service d'approvisionnement. Je dois toutefois signaler qu'ils ne suivent pas tous le même programme. En effet, la formation doit correspondre aux fonctions que chacun remplit en ce qui concerne les objets réglementés.

Vous trouverez à l'annexe C du mémoire le programme de formation sur les articles réglementés approuvé par l'ATAC. Nous avons énuméré, jusqu'au bas de la page 7, les divers éléments du programme de formation sur les articles réglementés.

Depuis 1974, l'OACI élabore ses propres règlements sur les articles réglementés et c'est son groupe chargé des marchandises dangereuses qui s'en occupe. Le comité des frets dangereux

[Text]

The ATAC hazardous cargo committee acts as advisers to the Canadian delegation on that panel.

On page 10 we refer to the timetable whereby ICAO hoped to publish a preliminary draft of its regulations by mid-1981 and the final version by mid-1982. We have learned that at the ICAO meeting of some two weeks ago they have changed those dates, and they now read the January 1, 1983 for an effective date, with January 1, 1984 as the applicable date. There will be an early set of the technical instructions published later—

The Chairman: Excuse me. What is the difference between "applicable" and "effective", so far as your usage is concerned?

Mr. Lambton: It means that from January 1, 1983, the various governments would have one year in which to adopt those regulations as part of their own codes; and "applicable" would be the date they come into force and effect.

The Chairman: That is, each individual nation adopting them and saying "They will be effective from such and such a date"?

Mr. Lambton: Yes. They would normally say that it would be applicable from January 1, 1984. Mr. Manzo has reminded me that they could implement them from January 1, 1983, but January 1, 1984 is the date they would normally be expected to become fully applicable.

The Chairman: I see; thank you.

Mr. Lambton: On page 11 we discuss the need for uniformity of the legislation. In the second paragraph, we are estimating that 61.5 per cent of all air cargo carried by Canadian air carriers is international cargo, as opposed to 38.5 per cent domestically. We also estimate that one per cent of this cargo would fall into the area of restricted articles. So it is not a large percentage.

On the lower part of the page we outline the independent and separately governed systems of regulation that are in place at the moment. There is the IATA one which will be replaced by ICAO internationally. Then there is the U.S. CRF 49, and the Canadian Dangerous Goods Code. We have a problem with this multiplicity of regulations, and we have drawn up some areas where we find that with all this regulation we could end up with a problem that would dilute our safety.

I should like to take this opportunity to illustrate a couple of examples. There is one in the area of a proper shipping name. Proper shipping names are fairly important. We want to know exactly what we have on our airplanes. Under the Canadian Dangerous Goods Code, one item is called methanol. Under IATA that item is called methylhydrate; and under the U.S. code, CRF 49, it is called methyl alcohol. That gives us three proper shipping names and two identification numbers for the same item. If we went from Vancouver to Toronto to London, the documentation would have to show the two proper shipping names and the two identification numbers, one a U.N. number and the other an IATA number.

[Traduction]

de l'ATAC joue un rôle de conseiller auprès de la délégation canadienne de ce groupe.

Nous donnons à la page 10 l'échéancier selon lequel l'OACI espérait publier un projet préliminaire de règlements d'ici 1981 et la version définitive, d'ici le milieu de 1982. Nous avons appris depuis, à la réunion de l'OACI tenue il y a une quinzaine de jours, que ces dates ont été changées. L'entrée en vigueur est maintenant fixée au 1^{er} janvier 1983 et la date d'application, au 1^{er} janvier 1984. Un premier ensemble d'instructions techniques sera publié plus tard.

Le président: Excusez-moi, mais quelle différence faites-vous entre «date d'application» et «date d'entrée en vigueur»?

M. Lambton: Je veux dire qu'à partir du 1^{er} janvier 1983, les divers gouvernements auront un an pour adopter ce règlement dans le cadre de leurs propres codes, et la «date d'application» est celle où il devra être mis en vigueur.

Le président: C'est-à-dire, que les pays l'adopteront individuellement et détermineront à partir de quel moment il entrera en vigueur?

M. Lambton: C'est bien cela. En principe, ils diront qu'il s'appliquera à compter du 1^{er} janvier 1984. M. Manzo me signale qu'ils pourraient les mettre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1983, mais c'est à compter du 1^{er} janvier 1984 qu'il doit être appliqué intégralement.

Le président: Je comprends, Merci.

M. Lambton: Nous discutons à la page 11 de l'uniformité législative qui s'impose. Au deuxième paragraphe, nous mentionnons qu'environ 61.5 p. 100 de tout le fret aérien acheminé par les transporteurs canadiens est du fret international, le reste, soit 38.5 p. 100, étant transporté à l'intérieur du pays. Nous estimons également que 1 p. 100 de ce fret tombe dans la catégorie des articles réglementés. Il ne s'agit donc pas d'un pourcentage très important.

Un peu plus bas, dans la même page, nous décrivons les règlements indépendants et administrés séparément qui sont actuellement en vigueur. Il y a celui de l'ATAI qui sera remplacé, à l'échelle internationale, par celui de l'OACI, mais aussi le CFR 49 des États-Unis et le code des marchandises dangereuses du Canada. Ces nombreux règlements posent un problème et dans certains secteurs, il se pourrait que le niveau de sécurité baisse.

Je saisis l'occasion de vous donner un ou deux exemples. Il y a la question de la désignation des marchandises appropriée des marchandises expédiées. La question a son importance. En effet, nous tenons à savoir exactement ce que transportent nos avions. Un des produits régis par le Code des marchandises dangereuses du Canada porte le nom de méthanol. Mais l'ATAI parle de 1 hydrate de méthyl et le CFR 49 des États-Unis, d'alcool méthylique. Nous avons donc trois désignations d'expédition appropriées et deux numéros d'identité pour le même produit. Pour transporter cette marchandise de Vancouver à Toronto puis à Londres, la documentation doit mentionner les deux désignations d'expédition appropriées ainsi que les deux numéros d'identité, l'un étant le numéro des Nations Unies et l'autre, celui de l'ATAI.

[Text]

In the case of classifications, we have come up with another one. Percussion caps, under the Canadian Dangerous Goods Code, are termed "primers, cap type". Both IATA and CFR 49 call them percussion caps. However, when we come to the labels, the Canadian code demands a "1.4 S" in classification; IATA has a "Class 1 explosive" label; and the CFR 49, the U.S. regulations, give it a "Class C explosive" label. There is also some difference when it comes to quantities per package. The Canadian Dangerous Goods Code for a passenger airplane permits 25 kilograms; so does IATA and the U.S. regulations. However, when it comes to a cargo aircraft, IATA suggests 70 kilograms, whereas the Canadian Dangerous Goods Code permits 100. So you are allowed a little more under the Canadian Dangerous Goods Code.

We are not arguing that that is the way it should be. We would in this situation have two proper shipping names, three labels and three classifications for the same item. A shipment going from Canada through the U.S. to Australia would end up with the documentation showing the two proper shipping names. The package would have three labels; and the documentation would have it separated into three classifications. We do not agree that that is the way it should be. We would prefer a lot less confusion. The safety implications are our prime argument on this one.

It is interesting to note, in the second paragraph on page 12, that we are pointing out that the national Transportation Safety Board in the United States agrees with the U.S. government and industry that one of the major reasons for non-compliance with their CFR 49 is that the shippers cannot understand the complex regulations, and this particular complaint is directed against only one set of regulations, namely, the CFR 49.

We recommended to the Dubin Commission—a portion of our recommendation is at the top of page 13—that we would prefer to maintain the present system—for which we have trained everyone as we have done since 1977 under NOTAM A-1/76. We did this prior to 1977, prior to the Government of Canada formalizing our procedures. We continue to train everyone in the IATA regulations; and as Canada will, presumably, adopt the ICAO regulations in the immediate future, we would like to go from one to the other.

The fourth draft of the Canadian Dangerous Goods Code contains many provisions which to our mind are inconsistent with those supported by the Canadian delegation to the ICAO Dangerous Goods Panel. We have some knowledge of the inconsistencies because, as previously mentioned, we do sit as technical advisers to the Canadian delegation. I will outline some of the inconsistencies.

We have developed in Canada a "1.4 S" label for explosives. That would cover items such as toy caps for children's cap pistols. There is no such thing in ICAO. Canada has produced a "Class 9" label which would cover such items as dry ice. Again, there is no such thing under ICAO. North America has developed a numbering system of its own while ICAO supports

[Traduction]

La classification nous pose un autre problème. En effet, le code canadien qualifie les détonateurs à percussion de détonateurs de type cartouche-amorce. Mais l'ATAI et le CFR 49 les désignent sous le nom de détonateurs. Et pour ce qui est des étiquettes, le Code canadien exige une étiquette 1.4 S, l'ATAI, une étiquette pour produits explosifs de classe I et le CFR 49, règlement américain, l'étiquette pour explosifs de classe C. Il y a aussi une différence quant à la quantité par paquet. Le Code canadien des marchandises dangereuses, l'ATAI et le règlement américain permettent tous trois 25 kilogrammes pour des avions de passagers. Toutefois, dans le cas des avions de fret, l'ATAI recommande 70 kilogrammes tandis que le Code canadien en permet cent, soit un peu plus.

Nous ne prétendons pas qu'un règlement soit préférable à l'autre. Dans ce cas, il y a deux désignations d'expédition appropriées, trois étiquettes et trois classifications pour le même produit. Un envoi du Canada vers l'Australie par les États-Unis devrait être accompagné de documentation montrant deux désignations d'expédition appropriées, les colis porteraient trois étiquettes et il y aurait trois classifications différentes. Nous ne sommes pas d'accord avec cette façon de procéder. Nous préférierions un peu moins de confusion. L'incidence sur la sécurité est notre principale préoccupation dans ce cas.

Chose intéressante, nous mentionnons, au deuxième paragraphe de la page 12, que le National Transportation Safety Board aux États-Unis est d'accord avec le gouvernement et l'industrie de ce pays pour dire que l'une des principales raisons pour lesquelles leur règlement CFR-49 n'est pas respecté est que les expéditeurs sont incapables de comprendre le règlement, beaucoup trop complexe. Je tiens à faire remarquer que les plaintes visent le règlement CFR 49 et aucun autre.

Nous avons recommandé à la Commission Dubin—vous trouverez une partie de notre recommandation au haut de la page 13—que nous préférierions le système actuel pour lequel tout le monde a été formé depuis 1977 aux termes du NOTAM A-1/76, et avant cette date, avant même que le gouvernement du Canada n'officialise nos procédures. Nous continuons à former tous les stagiaires conformément aux règlements de l'ATAI; et comme le Canada adoptera probablement le règlement de l'OACI dans un avenir immédiat, nous aimerions passer de l'un à l'autre.

Le quatrième projet du Code canadien des marchandises dangereuses contient beaucoup de dispositions qui, à notre avis, ne sont pas conformes à celles qu'appuie la délégation canadienne au groupe de l'OACI sur les marchandises dangereuses. Nous sommes au courant de ces incohérences, car, comme nous l'avons mentionné plus tôt, nous servons de conseiller technique auprès de la délégation canadienne. Je vais vous faire part de certaines de ces incohérences.

Nous avons mis au point au Canada une étiquette «1.4 S» pour les explosifs. Cette étiquette couvre des produits comme les amorces pour les fusils jouets d'enfants. Il n'y a rien de tel dans le règlement de l'OACI. Le Canada a mis au point une étiquette «classe 9» qui pourrait s'appliquer à des produits comme la neige carbonique. Encore une fois, ce genre de

[Text]

the United Nations numbering system. For Class 3 flammability groupings, we have gone from the United Nations classification, which we adopted under the third draft of the code, to the North American system in the Canadian Dangerous Goods Code. With regard to compressed gases, Canada would appear to have established its own divisions, and this we really cannot understand. We wonder why we would go this route when, for the past 25 years, since 1956 to be precise, the IATA regulations have been in force and, to my knowledge, appear to have worked very well.

Some other reduction of safety, in our opinion, would fall under consumer commodities. Consumer commodities could find their way on to our airplanes simply by being consumer commodities and, until we got to a shipment involving 2,500 kilograms, we need not be told what they are. I have a few examples listed again: The previously mentioned toy caps, which are regulated by IATA, are a class 1 explosive; a hair spray which contains flammable gas; a propane torch, the fuel bottle for propane torches, which is a flammable gas; methyl hydrate, which we touched on earlier, which is commonly used for fondue pot fuel and very many other uses and is a flammable liquid; acetone, which the ladies use as nail polish remover, again a flammable liquid; rat killer or weed killer, which we could have on the airplane and the implications could be fairly serious. If we do not know it is rat killer or weed killer, we could be loading it into a compartment which is loaded with foodstuffs. Other examples are: thermometers of mercury, which is extremely corrosive to aluminum; battery acid, and muriatic acid. I believe the honourable senators have heard about muriatic acid from another delegation.

All of these items are controlled by IATA and ICAO, and we wonder why they would not be similarly controlled under the Canadian Dangerous Goods Regulations.

We have special packaging exemptions. Last night the three of us, Mr. Manzo, Mr. Owen and myself, sat down and tried to imagine, under this category, the most serious thing which could be loaded on the airplane that we would not have to be told about by the shipper. It was a close-run thing but we decided that it would be a radioactive gas, which could find its way on to an airplane and we need not be told what it is. We suggest that we can do better.

In terms of concentrations, the regulations would allow flammable, water miscible solvents in 50-per-cent concentrations or less to be shipped without any restrictions. IATA, ICAO and the CFR-49 regulations would not allow any such thing. With regard to limited quantities permitted under the Canadian Dangerous Goods Code, there is no such provision in IATA or ICAO and, although the U.S. allows some limited quantities, it still requires labelling and documentation. I have

[Traduction]

classification n'existe pas à l'OACI. L'Amérique du Nord a mis au point son propre système de numérotation tandis que l'OACI utilise celui des Nations Unies. Pour ce qui est des catégories de produits inflammables de classe 3, nous sommes partis de la classification des Nations Unies que nous avons adoptée, lors de la troisième révision du code, au système Nord américain dans le Code canadien des marchandises dangereuses. En outre, il semble que le Canada a établi ses propres catégories de gaz comprimé, ce que nous ne comprenons pas très bien. En effet, le règlement de l'ATAI est en vigueur depuis 25 ans, depuis 1956 pour être exact et il semble avoir fonctionné très bien.

La sécurité peut également souffrir dans le domaine des biens de consommation. Ces marchandises sont expédiées dans nos aéronefs du simple fait que ce sont des biens de consommation et jusqu'à concurrence d'un chargement de 2,500 kilogrammes, il n'est pas nécessaire de divulguer la nature du chargement. J'ai aussi quelques exemples à vous donner à cet égard. Les amorces jouets dont j'ai parlé plus tôt et qui sont régis par l'ATAI sont considérées comme un explosif de classe 1. Les vaporisateurs pour cheveux qui contiennent un gaz inflammable; les lampes à souder au propane et les contenants de propane, gaz inflammable, pour ces lampes; l'hydrate de méthyl, dont nous avons parlé plus tôt et qui sert communément de combustible pour les fondues et pour de nombreux usages, est aussi un liquide inflammable; l'acétone qui sert de solvant pour le vernis à ongle est également un liquide inflammable; le poison contre les rats ou les mauvaises herbes sont tous des produits qui peuvent se trouver dans un avion et avoir des conséquences graves. En effet, si nous ignorons qu'un produit est un poison à rat ou un exterminateur de mauvaises herbes, il peut être chargé dans un compartiment qui contient des aliments. Il y a d'autres exemples: les thermomètres qui contiennent du mercure, produit extrêmement corrosif pour l'aluminium; l'acide à pile et l'acide chlorhydrique, exemple déjà cité par une autre délégation.

Tous ces produits sont contrôlés par l'ATAI et l'OACI et nous nous demandons pourquoi ils ne sont pas régis de la même façon par le règlement canadien des marchandises dangereuses.

Nous avons quelques exceptions spéciales pour l'emballage. Hier soir, M. Manzo, M. Owen et moi-même nous sommes réunis pour essayer d'imaginer, dans cette catégorie, le chargement le plus dangereux qu'un expéditeur ne serait pas obligé de nous divulguer. Plusieurs produits ont presque rapporté la palme, mais nous avons décidé que le gagnant serait un gaz radioactif dont la présence à bord d'un avion ne nous serait pas divulguée. C'est le pire cas que nous ayons pu imaginer.

Le règlement prévoit que les solvants inflammables miscibles dans l'eau en concentration de 50 p. 100 au moins peuvent être expédiés sans restriction aucune. L'ATAI, l'OACI et le règlement CFR-49 ne le permettraient pas. Même si le Code canadien des marchandises dangereuses autorise certaines quantités limitées, il n'y a aucune disposition semblable dans le règlement de l'ATAI ni dans celui de l'OACI et même si les États-Unis permettent aussi des quantités limitées, les produits

[Text]

an example for you. Potassium cyanide solution is a poison B which would be accepted as a limited quantity under the CFR-49, and again labelling and documentation would be required. Under the proposed Canadian Dangerous Goods Code, no placard is required. Again, we could have this potassium cyanide, the poison B, loaded in a compartment with foodstuffs. We do not suggest that would be wise.

Under "specific comments relating to the fourth draft", we have attached, as appendix D, some 100 comments. We have a similar number to follow. To save going through the whole of appendix D at this moment, I would like to highlight our two major concerns in this area: The reciprocity issue with the U.S. and internationally, found on page 3 of appendix D.

The Chairman: Perhaps you would give the senators a moment to find appendix D.

Mr. Nobbs: It is the last set of documents behind the last blue sheet.

The Chairman: There is a blue sheet which is the last one in the bound book, and immediately after that begins appendix D. The pages of appendix D are marked in ink at the top. The discussion now is centred on page 3?

Mr. Nobbs: That is correct, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Would you please go ahead?

Mr. Lambton: Thank you. Two of the major concerns would be the reciprocity issue, which we discussed on page 3 of appendix D, and also that relating to items such as consumer commodities, which we have discussed on page 36 of appendix D. We find, with the page 3 argument, that we cannot understand why the IATA code was recognized in the Canadian Dangerous Goods Code as recently as the third draft, yet it has been dropped out of the fourth draft. The International Maritime Code has been recognized, so why not the International Air Code?

The Chairman: I am not quite clear as to what you mean by that, Mr. Lambton. Would you elaborate and say exactly what it is that is just not right?

Mr. Lambton: Yes. The way the code reads at the moment, or would read if brought in the way it stands, is that we could not ship anything from Canada overseas. IATA has not been recognized. If we had a shipment going to London, England, IATA has not been recognized to carry it across the Atlantic. The Canadian Dangerous Goods Code has been recognized, but the British are really not aware of the Canadian Dangerous Goods Code and do not train to these specifications. Therefore, when the item arrive in London, England, it would be sealed immediately. It would not be allowed to be delivered and we could not even ship it back, because any item coming out of Britain must be shipped under the provisions of the IATA Dangerous Goods Code.

[Traduction]

doivent être étiquetés et accompagnés de la documentation appropriée. J'ai un exemple pour vous. Une solution de cyanure de potasse est un poison B qui pourrait être accepté en quantité limitée aux termes du DVR-49 s'il porte l'étiquette appropriée et est accompagné de la documentation nécessaire. Aux termes du projet de Code canadien des marchandises dangereuses, aucune affiche ne serait nécessaire. Mais le cyanure de potasse, poison B, pourrait être chargé dans un compartiment contenant déjà des aliments. Ce serait vraiment imprudent.

Une centaine d'observations sur le quatrième projet ont été jointes en annexe D. Nous en avons encore autant à vous remettre. Mais pour éviter de revoir l'ensemble de l'annexe à ce moment, je voudrais faire ressortir nos deux principales préoccupations qui sont la question de la réciprocité avec les États-Unis et à l'échelle internationale. Cela se trouve à la page 3 de l'annexe D.

Le président: Vous pourriez peut-être donner aux sénateurs le temps de trouver cette annexe D.

M. Nobbs: C'est le dernier ensemble de documents derrière la dernière page bleue.

Le président: Il y a une page bleue qui est la dernière du livre relié et tout de suite après commence l'annexe D. Les pages de l'annexe D sont marquées à l'encre au haut. Nous en sommes à la page 3?

M. Nobbs: C'est exact, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie. Voulez-vous continuer?

M. Lambton: Merci. Donc je disais que nos principales préoccupations portent cité dont nous avons discutée à la page 3 de l'annexe D et les produits comme les biens de consommation dont il est question à la page 36 de l'annexe D. Nous disons donc à la page 3 que nous ne comprenons pas pourquoi le code de l'ATAI était reconnu dans la troisième version du Code canadien des marchandises dangereuses et qu'on l'a laissé tomber dans la quatrième version. Le Code maritime international a été reconnu, alors pourquoi pas le Code aérien international?

Le président: Je ne comprends pas exactement ce qui d'après vous n'est pas logique?

M. Lambton: D'accord. Tel qu'il est libellé à l'heure actuelle ou qu'il serait libellé s'il était adopté de cette façon, le Code nous empêcherait d'expédier quoi que ce soit du Canada à l'étranger. Le Code de l'ATAI n'est pas reconnu. Si nous expédions des marchandises à Londres, le code de l'ATAI n'a pas été reconnu comme pouvant effectuer le transport de l'autre côté de l'Atlantique. Le Code canadien des marchandises dangereuses a été reconnu, mais les Britanniques ne connaissent pas vraiment notre code et n'effectuent leur formation à partir de ces dispositions. Dans un cas semblable, les marchandises seraient immédiatement scellées, dès leur arrivée à Londres. On en interdirait la livraison et elles ne pourraient même pas nous être renvoyées, car tout produit expédié d'Angleterre doit l'être conformément au Code des marchandises dangereuses de l'ATAI.

[Text]

The Chairman: Let me see if I have it right. You are saying that, because the draft code pays no particular attention to IATA, items might be shipped labelled in such a way that they would not be accepted in Britain?

Mr. Lambton: That is absolutely true, Mr. Chairman.

The Chairman: And the goods could not be returned either?

Mr. Lambton: Correct.

The Chairman: What number of items might be covered by that situation? Is it just a handful or is there a very wide spectrum?

Mr. Lambton: Yes. London is one of the big drop-off points in Europe for a major carrier such as Air Canada. I would not like to put a number on it, but many per day could be covered under this set of rules.

The Chairman: And a considerable variety and volume and size?

Mr. Lambton: Yes. Possibly I could ask Mr. Manzo to speak to this. Mr. Manzo works for Air Canada and may have a much better idea on that subject.

Mr. A. P. Manzo, Past Chairman of the Dangerous goods committee of the air transport association of Canada: There are all kinds of times that could not be shipped, mainly because the regulations do not recognize IATA. Therefore, a Canadian carrier would be forced to ship his goods according to the Canadian Dangerous Goods Code. Having done that, that shipment, once it reaches London, would be refused by the U.K. authorities because it is not in compliance with IATA regulations. As we have demonstrated to you before, there are quite a few differences between the IATA regulations and the Canadian Dangerous Goods Regulations. Therefore, these items would not be able to enter the U.K. system, or that of any other country for that matter, other than the U.S., because we have given recognition to the U.S. government regulations.

Mr. Nobbs: Perhaps you could elaborate on the volume of goods and the nature of the goods you are talking about.

Mr. Manzo: For instance, we are shipping under special permit rocket engine motors to the U.K. These are being sent on, I would say, about a once a month basis. These could no longer be shipped. There are quite a few radioactive materials being shipped between Canada and Great Britain, and these would not be able to enter the system either.

The Chairman: On this question of recognition of IATA, let us propose for the moment that the Canadian requirement might be more restrictive than the IATA requirement. Would that still not be acceptable to the people at the destination?

Mr. Manzo: No, it would not be acceptable because the U.K. government would not be recognizing the Canadian Dangerous Goods Code.

[Traduction]

Le président: Voyons si je comprends bien. Vous dites que parce que le projet de code n'accorde aucune attention particulière à l'ATAI, des produits pourraient être expédiés étiquetés de telle façon qu'ils ne pourraient pas être acceptés en Angleterre?

M. Lambton: C'est la vérité, monsieur le président.

Le président: Et ces biens ne pourraient pas être renvoyés non plus?

M. Lambton: C'est exact.

Le président: Combien d'article pourraient en souffrir? N'y en a-t-il que quelques-uns ou l'éventail est-il très large?

M. Lambton: Oui. Londres est un point de déchargement important en Europe pour un gros transporteur comme Air Canada. Je n'aimerais pas donner de chiffres, mais cela représente quotidiennement un très grand nombre d'articles, qui seraient assujettis à ces règlements.

Le président: Un très grand éventail d'articles dont le volume et la dimension diffèrent?

M. Lambton: Oui. Je pourrais peut-être demander à M. Manzo de vous en parler. M. Manzo travaille pour Air Canada et s'y connaît peut-être un peu mieux que moi à cet égard.

M. A. P. Manzo, ancien président du comité des marchandises dangereuses de la Air Transport Association of Canada: Il y a toutes sortes d'articles qui ne pourraient être transportés, surtout parce que les règlements ne reconnaissent pas l'ATAI. Ainsi, un transporteur canadien serait tenu d'expédier ses marchandises conformément au Code canadien des marchandises dangereuses. Toutefois, une fois parvenues à Londres, ces dernières seraient refusées par les autorités du Royaume-Uni parce qu'elles ne satisfont pas aux règlements de l'ATAI. Comme nous vous l'avons déjà expliqué, il existe de nombreuses différences entre les règlements de l'ATAI et le Code canadien des marchandises dangereuses. Par conséquent, ces articles ne pourraient être acceptés ni par le Royaume-Uni ni par aucun autre pays à l'exception des États-Unis, pays dont le Canada a reconnu les règlements.

M. Nobbs: Peut-être pourriez-vous commenter plus en détail le volume et la nature des marchandises dont vous parlez.

M. Manzo: Par exemple, nous expédions au Royaume-Uni en vertu d'un permis spécial, des moteurs-fusée. Ces expéditions ont lieu, je dirais, à raison d'une fois par mois. Ces moteurs ne peuvent plus désormais être expédiés. Un grand nombre de matières radioactives sont expédiées entre le Canada et la Grande-Bretagne et ne pourront plus désormais l'être.

Le président: En ce qui concerne la reconnaissance de l'ATAI, supposons pour le moment, que l'exigence canadienne puisse être plus restrictive que l'exigence de l'ATAI. Cela ne serait-il toujours pas acceptable au point de destination?

M. Manzo: Non, parce que le gouvernement du Royaume-Uni ne reconnaîtrait pas le Code canadien des marchandises dangereuses.

[Text]

Mr. Nobbs: Our submission also is that in fact the Canadian Dangerous Goods Code is not as elaborate or as stringent as the IATA regulations, to answer that part of your hypothetical question.

The Chairman: Do you have any trouble complying with the IATA regulations?

Mr. Munzo: No, we do not have any problems complying with the IATA regulations. The IATA regulations at the moment, as we mentioned before, are recognized by 60 countries, so we can ship anywhere in the world as well as domestically in Canada. However, if we implement the regulations the way they are presently written, we will only be able to ship within Canada and we would not be able to ship internationally until the ICAO regulations came out.

The Chairman: What is the difference between the IATA regulations and the ICAO regulations?

Mr. Manzo: It is a different system. The IATA regulations are based mainly on the CFR.49 U.S. regulations to maintain compatibility throughout the world, but the ICAO regulations are based on the U.N. recommendations of the Committee of Experts, and it is a different classification system and a different nomenclature for items. In the same way, the Canadian regulations are based also on a merger of U.S. regulations and U.N. regulations; therefore, they are not really compatible with the IATA regulations.

The Chairman: You speak of new ICAO regulations. Will that help the situation at all when they come into effect?

Mr. Manzo: Yes. When the ICAO regulations come into effect we envision that all the countries that presently recognize the IATA regulations will also adopt the ICAO regulations. That is why we are asking the Canadian government to adopt the ICAO regulations, both domestically and internationally.

The Chairman: Which would mean, I take it, that you would then have to follow only that set of regulations and you would be complying with whatever requirements there may be anywhere among the United Nations members.

Mr. Manzo: Among the United Nations members, that is correct.

Mr. Lambton: Perhaps I might explain it further. The IATA regulations are going to change over slowly as the developments are reported by ICAO, so IATA and ICAO would then become exactly the same. The IATA books that all the air carriers are using at the moment—and I have one here—will change over and produce the ICAO regulations. This is the book that is in use in the airlines throughout the world today. These are two of the three volumes of the new regulations of, the Canadian Dangerous Goods Code. We also have the U.S. regulations in this other volume. It is a little confusing for the average man on the line to understand, all this, when he has been so used to having a nice easy book such as the smaller one to go through.

[Traduction]

M. Nobbs: Pour répondre à cette partie de votre question hypothétique, nous sommes également d'avis que le Code canadien des marchandises dangereuses n'est pas aussi complet ou aussi rigoureux que les règlements de l'ATAI.

Le président: Éprouvez-vous des difficultés à mettre en application les règlements de l'ATAI?

M. Manzo: Non, car ces derniers, comme nous l'avons déjà mentionné, sont pour l'instant reconnus par 60 pays de sorte que nous pouvons expédier n'importe où dans le monde tout comme à l'intérieur du pays. Toutefois, si nous appliquons les règlements dans leur formes actuelles, nous ne pourrions transporter qu'au Canada et nous ne pourrions le faire à l'échelle internationale tant que les règlements de l'OACI n'auront pas été promulgués.

Le président: Quelle est la différence entre les règlements de l'ATAI et ceux de l'OACI?

M. Manzo: IL s'agit d'un système différent. Les règlements de l'ATAI sont surtout fondés sur le règlement américain CFR.49 afin d'assurer une certaine compatibilité partout dans le monde, tandis que les règlements de l'OACI sont fondés sur les recommandations du Comité des spécialistes de l'ONU; il s'agit d'un système dont la classification et la nomenclature des articles sont différents. De la même façon comme, le règlement canadien est à la fois fondé sur le règlement américain et le règlement des Nations Unies, il n'est donc pas vraiment compatible avec les règlements de l'ATAI.

Le président: Vous voulez parler des nouveaux règlements de l'OACI. Est-ce que cela avancera les choses lorsqu'ils entreront en vigueur?

M. Manzo: Oui. Lorsque ces derniers entreront en vigueur nous prévoyons que tous les pays qui reconnaissent présentement les règlements de l'ATAI adopteront également ceux de l'OACI. C'est la raison pour laquelle nous demandons au gouvernement canadien d'adopter les règlements de l'OACI tant sur ses lignes intérieures qu'à l'extérieur.

Le président: Ce que vous voulez dire, d'après ce que je comprends, c'est que vous n'auriez alors qu'à appliquer une série de règlements pour satisfaire aux exigences de n'importe quel pays membre des Nations Unies.

M. Manzo: C'est exact.

M. Lambton: Je pourrais peut-être expliquer davantage. L'ATAI apportera lentement des modifications à ses règlements au fur et à mesure que des progrès seront signalés par l'OACI de sorte que les règlements de l'ATAI et de l'OACI se rejoindront. Le manuel de l'ATAI que tous les transporteurs aériens utilisent à l'heure actuelle—en voici un exemplaire sera modifié et contiendra les règlements de l'OACI. C'est ce manuel qu'utilisent les compagnies aériennes du monde entier. Voici deux des trois volumes des nouveaux règlements du code Canadien des marchandises dangereuses. L'autre volume renferme les règlements américains. C'est de quoi rendre un peu perplexe nos employés qui étaient habitués à ne se reporter qu'à un livre facile à consulter comme le plus petit.

[Text]

The Chairman: I notice that is a very much slimmer document, perhaps because it is printed on thinner paper and on both sides. Does it have any less in it?

Mr. Lambton: I don't believe so. Earlier Mr. Manzo alluded to the fact that one code may be less stringent than the other. To go back to the example I gave earlier on the classification of shipments, and to stay away from the myriad of labels we have plastered all over the shipment, the Canadian Dangerous Goods Code for our primers, CAP type, as they are referred to, has 25 kilograms per package allowed in a passenger airplane and 100 kilograms per package allowed on a cargo airplane. IATA is some 30 per cent more restrictive in terms of a cargo airplane. The passenger airplane is identical, where they will allow 25 kilograms. However, on a cargo airplane they will allow only 70 kilograms per package. In the wisdom of the IATA Restricted Articles Board, they would prefer to see no more than 70 kilograms. In fact, they demand to see no more than 70 kilograms in any one package.

The Chairman: I thought you mentioned the U.S. having a system of its own?

Mr. Lambton: Yes.

The Chairman: It is consistent with IATA, or how do they get along?

Mr. Lambton: IATA and the U.S. are very close, and IATA publishes government exceptions, so we can look into the IATA book, classify the marking of shipments, and then we look up in the book the U.S. government exceptions to see if there are any exceptions between CFR.49 and the IATA regulations, so we can get the whole thing out of this volume.

The Chairman: I presume IATA has a set of markings that are used to identify the multitude of different items.

Mr. Lambton: Yes.

The Chairman: Do they also differ from ICAO?

Mr. Lambton: No, there is not much difference there, and there will be no difference at all when IATA changes over. The next edition of the IATA regulations will reflect all the ICAO labels.

The Chairman: What about the United States system?

Mr. Lambton: Very slight.

The Chairman: Have you checked with reference to any differences between ICAO and what you have referred to, I think, as the fourth draft code?

Mr. Lambton: They have some labelling differences. To go back to the "Class I" explosives, there is the "1.4S" for toy caps, which under IATA would be just a "Class I" explosive.

The Chairman: I am talking now about the markings. I presume these toy caps must be in a receptacle or a package of some kind?

Mr. Lambton: Yes.

[Traduction]

Le président: Je vois qu'il s'agit d'un document beaucoup moins volumineux, mais c'est peut-être parce qu'il est imprimé sur du papier plus mince et des deux côtés. Contient-il moins de règlements?

M. Lambton: Je ne crois pas. Un peu plus tôt, M. Manzo a fait allusion au fait qu'un code peut être moins strict qu'un autre. Pour revenir à l'exemple que j'ai cité plus tôt au sujet de la classification des expéditions et pour laisser de côté la myriade d'étiquettes que nous avons apposées pour l'expédition, le Code canadien des marchandises dangereuses indique pour le cartouches amorces, comme nous les avons appelées, 25 kilogrammes par paquet dans un avion à passagers et 100 kilogrammes par paquet dans un avion-cargo. L'ATAI n'accepte que 70 kilogrammes pour l'avion-cargo. Pour l'avion à passagers, elle acceptera également 25 kilogrammes. Toutefois, à bord de l'avion-cargo on ne permettra que 70 kilogrammes par colis. Dans sa sagesse, le Restricted Articles Board de l'ATAI préférerait que les colis ne dépassent pas 70 kilogrammes. De fait, ils l'exigent.

Le président: Je croyais que vous aviez dit que les États-Unis avaient leur propre système?

M. Lambton: Oui.

Le président: Est-il conforme à l'ATAI et comment les deux s'accordent-ils?

M. Lambton: Les règlements de l'ATAI et ceux des États-Unis se rapprochent beaucoup et l'ATAI publie les exceptions du gouvernement. Nous pouvons étudier le document de l'ATAI et classer les indications sur les expéditions, puis nous étudions le code des États-Unis pour voir s'il y a des distinctions entre le CFR. 49 et les règlements de l'ATAI. Nous pouvons donc tout obtenir à partir de ce volume.

Le président: Je suppose que l'ATAI a un ensemble de codes qui sont utilisés pour identifier la multitude de différents articles.

M. Lambton: Oui.

Le président: Sont-ils différents de ceux de l'OACI?

M. Lambton: Non, il n'y a pas tellement de différence entre les deux codes et il n'y en aura aucune lorsque le règlement de l'ATAI reprendra toutes les marques d'identification de l'OACI.

Le président: Et le système américain?

M. Lambton: Il comporte de très légères différences.

Le président: Avez-vous vérifié s'il y avait des différences entre le code de l'OACI et ce que vous avez appelé, si je ne me trompe, la quatrième ébauche du code?

M. Lambton: Il y a certaines différences d'étiquetage. Pour retourner aux explosifs de la classe I, il y a le 1.4S pour les amorces, qui dans le code de l'ATAI seraient classés comme explosifs de classe I.

Le président: Je parle du marquage. Je suppose que ces jouets doivent être dans des réceptacles ou des emballages?

M. Lambton: C'est exact.

[Text]

The Chairman: That package has to be marked. Would the marking be the same in all the different systems we have mentioned?

Mr. Manzo: The markings would be different. For instance, in ICAO one would only put "1.4 S" as a marking on the box with the proper shipping name and the UN number, whereas in the Canadian Dangerous Goods Code, we would put a "1.4 S" label, and the proper shipping name which is a different proper shipping name from that in the ICAO regulations. If one compares the IATA and CFR 49 regulations, one would be putting on the box the same proper shipping name, "percussion cap" and also an "explosive" label. It would be almost the same except that the United States would have a mark "C" on the "explosive" label, and that would be it. There is no requirement to put identification numbers on the box either by IATA or by CFR 49, so there would be no conflict.

The Chairman: Perhaps some members of the committee would like to ask some questions on the same point.

Senator McElman: You have explained the situation in which, if our regulations came into play, shipments could go into limbo in London, the United Kingdom. What prevents shipments from the United States from going into limbo under their regulations?

Mr. Lambton: In the United Kingdom?

Senator McElman: In an exactly similar situation.

Mr. Lambton: At the present time they use the IATA code, so they would still be shipping from say New York to London under IATA, which is identical to what the British are using, and it would be fully acceptable.

Senator McElman: Then their code, although it differs from IATA, does not interfere?

Mr. Lambton: No. They have their own CFR 49, which covers shipments within the United States. For international flights they would use the IATA regulations.

The Chairman: And it is to be assumed, with some degree of certainty, that when ICAO comes into force they will use ICAO?

Mr. Lambton: That is correct. If the United States were to use ICAO, it is believed that the entire 140 odd countries which belong to ICAO would adopt the ICAO regulations for a large amount of their domestic, as well as international, transport. This is one of our arguments. We in the airline industry are exceedingly careful to go through all of the training programs and to train personnel in the use of various codes. However, we may end up with such a multiplicity of regulations that the training time taken every year could jump from one or two days, depending on the employee, to two weeks.

Senator Molgat: I am fascinated by your presentation, but has what you have said been said to the Department of Transport? Have there been negotiations? If there have been and your presentations have been accepted by Transport, then I believe we should be hearing what you have to say, but if it

[Traduction]

Le président: Ce colis doit être identifié. Est-ce que l'identification sera la même dans tous les systèmes dont nous avons parlé?

M. Manzo: Le marquage serait différent. Par exemple, pour l'OACI on ne mettrait que 1.4 S sur le colis avec le nom de la marchandise et le numéro du code des Nations Unies, alors qu'en vertu du Code canadien sur les marchandises dangereuses, on mettrait sur l'étiquette 1.4 S et le nom approprié de la marchandise qui est différent de celui des règlements de l'OACI. Quant aux règlements de l'ATAI et le CFR 49, on mettrait sur le colis le nom de la marchandise, c'est-à-dire amorces et également une étiquette portant la mention «explosif». Ce serait presque la même chose sauf qu'aux États-Unis, on inscrirait un «C» sur l'étiquette pour matériel explosif, et c'est tout. L'ATAI ni le CFR 49 n'exigent que l'on mette un numéro d'identification sur le colis, et il n'y aurait donc pas de conflit.

Le président: Certains membres du Comité aimeraient peut-être vous poser des questions à ce sujet.

Le sénateur McElman: Vous avez évoqué la situation où, si nos règlements étaient appliqués, les expéditions pourraient être laissées en plan à Londres, au Royaume-Uni. Qu'est-ce qui empêche les expéditions des États-Unis d'avoir le même sort en vertu des règlements du Royaume-Uni?

M. Lambton: Au Royaume-Uni?

Le sénateur McElman: Dans la même situation.

M. Lambton: Actuellement, les Américains se servent du code de l'ATAI, donc ils pourraient toujours expédier de New York à Londres en respectant le code de l'ATAI, qui est identique au leur; il n'y aurait donc aucun problème.

Le sénateur McElman: Donc, leur code, bien qu'il diffère de celui de l'IATA, ne pose pas d'obstacle aux expéditions?

M. Lambton: Non. Ils ont leur propre CFR 49, qui touche les expéditions aux États-Unis. Sur les vols internationaux, ils utiliseraient les règlements de l'ATAI.

Le président: Et on pourrait supposer, avec une certaine certitude, que lorsque les règlements de l'OACI entreranno en vigueur, ils s'en serviraient.

M. Lambton: C'est exact. Si les États-Unis utilisaient le code de l'OACI, les quelque 140 pays qui font partie de cette organisation utiliseraient ces règlements pour une bonne partie de leur transport national et international. C'est un de nos arguments. Nous, les membres de l'industrie aérienne, faisons très attention de bien participer à tous ces programmes de formation du personnel de façon qu'il puisse se servir des divers codes. Toutefois, il se peut qu'il y ait tellement de règlements que la période consacrée à la formation chaque année passe de un à deux jours selon l'employé et qu'elle aille même jusqu'à deux semaines.

Le sénateur Molgat: Je suis fasciné par votre présentation, mais avez-vous également exposé cette question au ministère des Transports? Y a-t-il eu des négociations? S'il y en a eu et que vos doléances ont été acceptées par Transports Canada, je crois que nous devrions entendre ce que vous avez à dire; mais

[Text]

has not been accepted by Transport, then I wonder what it is that we are doing.

Mr. Lambton: Yes, honourable senators, it has been said to Transport Canada. We have had meetings with Mr. Ellison twice, once in early 1980, which dealt with draft 3 of the code, and in January of this year, when we dealt with our preliminary comments to draft 4 of the code. Other than a telephone call from Mr. Ellison's secretary to an ATAC secretary, we have received no response at all to any of the statements which we have made on all the drafts of the code. I am led to believe from the phone call from Mr. Ellison's secretary to our ATAC secretary, that they would take into account our comments on draft 4. However, be it right or wrong, during that same period, a draft 5 was being formed someplace, maybe up in the Department of Justice. If somebody is working on draft 5 when they have not read draft 4, not to speak of draft 3, then we can only become quite concerned about the whole matter. However, we have brought the matter up with Transport Canada.

Senator Molgat: Mr. Chairman, I do not really think it is our role to write the regulations. That is the role of Transport Canada, and they should be getting at it. They should be dealing with the people who have these views, and then having listened to those views and if there is not agreement, we should hear them. But if we are going through an exercise of writing the regulations, then I must wonder what our committee is doing.

The Chairman: You may well be right. I believe what we had in mind when we started out was to ascertain whether what was in draft number 4, after hearing evidence, met with our views as to what was reasonable and practical from the point of view of the people who have to use the regulations and the general public. I am uncertain as to whether or not what we are hearing now deviates from that objective. In spite of that, what these gentlemen are saying, and let us use IATA as an example, is that the draft as it is written—although there is still another one under compilation—includes or does not include things which they think ought to be or ought not to be included and giving the reasons for their proposals. It would seem to me, and I am entirely in the hands of the committee, that that would come within what we should be doing. I agree that we should not merely be hearing people to determine what should be in the regulations.

Senator Molgat: Have you made your case to Transport Canada and have you been turned down?

Mr. Nobbs: It is my understanding that the case has been made to Transport Canada. I do not know whether it is fair to say that we have been turned down, but we have not heard from them, and we have not seen any results from our representations. As you have probably determined from our brief before your committee, we wanted to emphasize what we felt was the nature of the law which should be enacted with respect to the carriage of dangerous goods by air. We did not intend to come here and take up your time going through each individual item to which we may object. We attached these as

[Traduction]

si elles n'ont pas été acceptées par Transports Canada, je me demande ce que nous faisons ici.

M. Lambton: Oui, honorables sénateurs, on a dit tout cela à Transports Canada. Nous avons rencontré M. Ellison à deux reprises, une fois au début de 1980, pour discuter de la troisième ébauche du code et, en janvier 1981, lorsque nous avons discuté de nos commentaires préliminaires sur la quatrième ébauche du code. À part un coup de fil de la secrétaire de M. Ellison à une secrétaire de l'ATAC, nous n'avons reçu aucune réaction aux déclarations que nous avons faites sur toutes les ébauches du code. Je suis porté à croire si je me reporte à la conversation téléphonique de la secrétaire de M. Ellison avec la secrétaire de l'ATAC, qu'ils tiendraient compte de nos commentaires sur la quatrième ébauche. Toutefois, que cela soit exact ou non, à ce moment-là, on préparait la cinquième ébauche quelque part au ministère de la Justice. Si quelqu'un rédige actuellement la cinquième ébauche alors qu'ils n'ont pas encore lu la quatrième ou encore moins la troisième version, nous pouvons alors nous inquiéter de toute cette histoire. Toutefois, nous avons soulevé la question auprès de Transports Canada.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, je ne crois pas vraiment que cela soit notre rôle d'élaborer des règlements. C'est le rôle de Transports Canada, et cet organisme devrait s'y mettre. Ce ministère devrait traiter avec ces personnes qui expriment leurs opinions et, après les avoir entendues, si l'on n'arrive pas à s'accorder, nous devrions les entendre à notre tour. Mais si nous sommes en train d'élaborer des règlements, je dois me demander ce que notre comité est en train de faire.

Le président: Vous avez fort probablement raison. Je crois que lorsque nous avons commencé, nous voulions nous assurer que le contenu de la quatrième ébauche, après avoir entendu les témoignages, répondait à nos opinions en ce qui a trait à ce qui était raisonnable et pratique du point de vue des personnes qui doivent se servir des règlements et du grand public. Je ne suis pas certain que nous déviions de cet objectif. En dépit de tout cela, de ce que ces messieurs disent, et servons-nous de l'ATAI comme exemple, c'est que l'ébauche telle qu'elle est rédigée—bien qu'on en rédige une autre en ce moment—inclut ou n'inclut pas des éléments qui, à leur avis devraient ou ne devraient pas y figurer et ils expliquent leurs points de vue. Il me semble, et je m'en remets entièrement au Comité, que cela nous regarde. Je suis d'accord que nous ne devrions pas simplement entendre les témoins pour déterminer le contenu des règlements.

Le sénateur Molgat: Avez-vous présenté votre cas à Transports Canada et l'ont-ils rejeté?

M. Nobbs: Si j'ai bien compris, cette affaire a été présentée à Transports Canada. Je ne sais pas s'il est juste de dire qu'on l'a rejetée, mais nous n'avons pas entendu parler d'eux et n'avons vu aucun résultat de ces représentations. Comme nous l'indiquons dans notre mémoire, nous voulons mettre l'accent sur la nature de la loi qui, à notre avis, devrait être adoptée en matière de transport aérien des marchandises dangereuses. Nous n'avons pas l'intention d'accaparer votre temps en passant en revue toutes les marchandises que nous souhaiterions refuser. Nous les avons énumérées en annexe, de façon à vous

[Text]

appendices so you could see examples of the work we are doing, but the main point we wanted to emphasize was emphasized by Mr. Lambton when he spoke on the kind of regulations we should have. That is what we have been trying to get across here this morning.

Senator Petten: Mr. Chairman, as mention was made by the witness of a draft 5, a gentleman on the side was shaking his head. Is there a draft 5?

The Chairman: Mr. Sastre, could you elaborate on that?

Mr. Michel Sastre, Senior Adviser, Legislation and Regulations, Transport of Dangerous Goods, Transport Canada: Mr. Chairman, if you wish to call draft 4, which is under consideration by the legal officers of the department, draft 5, then I suppose you could do so. What is really happening is that they are following the normal process of regulation writing using draft 4 for reference. Taking into account the representations which have been made, the legal branch is now in the final process of putting together a set of proposed regulations which will be published in part 1 of the Canada Gazette. So, to that extent, you may call it draft 5.

The Chairman: I believe that probably states the situation as best we can have it. Do you have some further comments, Senator Molgat?

Senator Molgat: So we are involved in the regulation writing process. That may be a useful exercise, and perhaps there is some benefit in following this course of having the public air its views before the final draft 5 is concluded. So long as we know what it is that we are doing. It seems to me that we are really in a very technical scene.

The Chairman: Yes, although I suppose—I am not making an argument, but, rather, trying to express out loud the thoughts that occurred to me as you made your point—it is not very technical, or on the surface it isn't, to form an opinion as to whether there ought to be a variety of regulations and different requirements floating around which people have to use. I would be inclined to think that might be something within our competence, provided we understood the reasons why there were differences.

Senator Molgat: I would agree, Mr. Chairman; and the proper question, it seems to me, would be to ask Transport "Why are you not doing what is proposed?"

The Chairman: Or, perhaps first, "Are you?" However, perhaps we will let the witnesses proceed, so that they will have an opportunity to put before us such relevant things as they wish. Please proceed, Mr. Lambton, keeping in mind what Senator Molgat said. I hasten to say, honourable senators, that if you feel that the scope of the inquiry is getting beyond what you think we should deal with, I am sure you will bring it to my attention. Please proceed, Mr. Lambton, but keep in mind this discussion.

Mr. Lambton: Thank you, Mr. Chairman. I will complete my comment. I was explaining about the International Maritime Code being recognized. We have referred to it on page 3, of appendix D. The paragraph recognizing the International

[Traduction]

fournir des exemples du travail que nous faisons, mais notre propos était d'insister sur les règlements dont nous avons besoin, comme l'a fait M. Lambton. Voilà notre objectif pour ce matin.

Le sénateur Petten: Monsieur le président, lorsque le témoin a fait état du projet n° 5, une des personnes ici présentes a fait un signe de la tête. Y a-t-il un projet n° 5?

Le président: Voulez-vous répondre, monsieur Sastre?

M. Michel Sastre, conseiller supérieur, législation et réglementation, transports des marchandises dangereuses, Transport Canada: Monsieur le président, si vous voulez appeler projet n° 5 le projet n° 4 qui est actuellement étudié par le Service juridique du ministère, rien ne vous en empêche. En réalité, on observe le processus normal d'élaboration des règlements en utilisant pour référence le projet n° 4. En fonction des observations qui ont été formulées, le Service juridique en est maintenant à la phase finale de regroupement d'un ensemble de projets de règlement qui sera publié dans la partie I de la Gazette du Canada. De ce fait, vous pouvez l'appeler projet n° 5.

Le président: Voilà qui résume parfaitement la situation. Avez-vous autre chose à ajouter, sénateur Molgat?

Le sénateur Molgat: Nous intervenons donc dans le processus de la réglementation. Ce sera sans doute un exercice utile, et il pourrait être intéressant d'inviter le public à exprimer son point de vue avant d'arrêter la version finale du projet n° 5. Il suffit que nous sachions ce que nous faisons. J'ai l'impression qu'il s'agit là d'un domaine très technique.

Le président: Je ne veux pas discuter votre point de vue, mais j'essaie d'exprimer les réflexions qui me sont venues à l'esprit pendant votre intervention: il n'est pas indispensable d'entrer dans les détails techniques pour décider s'il convient de mettre en vigueur un ensemble de règlements imposant un certain nombre de choses. Je pense que cela relève effectivement de notre compétence, pourvu que nous comprenions l'origine des différences qui peuvent exister d'un produit à un autre.

Le sénateur Molgat: J'en conviens, monsieur le président, et il me semble qu'en réalité, il faudrait demander au ministère pourquoi il ne s'en tient pas aux propositions.

Le président: Ou pourquoi il s'en tient aux propositions. Cependant, nous allons laisser les témoins poursuivre leur intervention, de façon qu'ils puissent nous présenter les éléments pertinents. Veuillez poursuivre, monsieur Lambton, en tenant compte des observations du sénateur Molgat. Je m'empresse de dire, honorables sénateurs, que si à votre avis, l'enquête va au-delà de notre mandat, vous ne devez pas hésiter à en faire la remarque. Veuillez poursuivre, monsieur Lambton, en tenant compte de ces observations.

M. Lambton: Je vous remercie, monsieur le président. J'achève mon exposé. J'étais en train de parler de la reconnaissance du Code maritime international. Nous y faisons référence à la page 3 de l'annexe D. Le paragraphe consacré au

[Text]

Maritime Code is to be found on the bottom of page 2. The one other comment I have on our appendix D is that specifically we have some concern that with consumer commodities we could actually find practically any item on board our airplane without knowing specifically what it is. It is not labelled as such and it is not shown in the documentation. That is a major concern of ours, because it reduces safety, and safety is the number one law in our industry and we must keep it that way.

The Chairman: On that point, since you do follow IATA anyway, and this presumably is in IATA, you will not be prohibited from continuing that, will you?

Mr. Lambton: IATA does not give any exemption to consumer commodities. It must be classified, packed, marked and labelled as per the packing notes.

The Chairman: If you are continuing to follow IATA, then you would be complying with that safety requirement.

Mr. Lambton: If we continue to follow IATA, we would be.

The Chairman: Is there anything you have noticed in the examination of the various drafts, or the discussions you have had about the drafts, that would prevent you from following IATA if you wanted to?

Mr. Lambton: IATA is not recognized under the Canadian Dangerous Goods Code. We must recognize that code.

The Chairman: I understand that you must recognize the code, but since IATA, in this particular instance, seems to require something in addition, which you now do, if you continue to do what you are doing now you will be recognizing IATA. Would you require any additional work to recognize the Canadian draft?

Mr. Lambton: The Canadian draft does not state that the shipper must tell us exactly what is in the package; so we might not know. I am not saying that anyone would go out and deliberately mislead us; but it could happen that something would find its way onto our airplane and we did not know what it was. In the case of toy caps, it could be termed as a toy, and we accept it as a toy, and put it on our airplane. It is not until we come to the ceiling of 2,500 kilograms that the shipper need specify to us that it is "percussion caps." Prior to 2,500 kilograms being reached we could easily have this class 1 explosive on our airplanes, and do not know that it is there. That, needless to say, is a matter of great concern to us.

Mr. Nobbs: And the shipper would be complying with the law.

Mr. Lambton: Absolutely.

The Chairman: You are saying, then, that since IATA is not recognized in Canada as a legal requirement, the shipper does not have to follow IATA even if you want him to.

[Traduction]

Code maritime international apparaît au bas de la page 2. A propos de notre annexe D, je voudrais également dire que nous pouvons trouver pratiquement n'importe quoi à bord de nos avions, sous forme de produits de consommation, sans qu'on nous indique exactement ce dont il s'agit. La nature du produit n'apparaît pas dans la documentation. C'est principalement ce qui nous préoccupe, car cela porte atteinte à la sécurité, qui est la règle n° 1 dans notre secteur, et qui doit le rester.

Le président: A ce titre, étant donné que vous suivez de toute façon le règlement de l'ATAI, qui régit les questions de ce genre, je suppose qu'on ne va pas vous interdire d'observer ce règlement.

M. Lambton: Le règlement de l'ATAI ne prévoit aucune exception pour les produits de consommation. Ceux-ci doivent être classés, emballés et étiquetés conformément à la réglementation des emballages.

Le président: Si vous continuez à respecter le règlement de l'ATAI, vous allez donc vous conformer aux exigences en matière de sécurité.

M. Lambton: Oui.

Le président: Avez-vous remarqué, dans les différents projets ou d'après les discussions que vous avez eues à leur sujet, des éléments qui vous empêcheraient d'observer le règlement de l'ATAI?

M. Lambton: Le règlement de l'ATAI n'est pas reconnu dans le Code canadien des marchandises dangereuses, que nous devons observer.

Le président: Je n'en doute pas, mais étant donné qu'en l'occurrence, le règlement de l'ATAI semble plus complet, si vous continuez à l'observer, ce règlement sera reconnu. Vous faudrait-il des éléments supplémentaires pour reconnaître le projet canadien?

M. Lambton: Le projet canadien ne stipule pas que l'expéditeur doit énoncer exactement le contenu d'un paquet; nous ne pouvons donc pas le savoir. Je ne prétends pas qu'on puisse délibérément nous induire en erreur; mais il se peut que l'on charge dans nos avions des marchandises dont nous ne connaissons pas la nature. S'il s'agit d'amorces pour pistolet d'enfant, on pourra dire qu'il s'agit de jouets, et nous les accepterons en tant que tels à bord de nos avions. Ce n'est qu'au-delà d'une limite de 2 500 kilos que l'expéditeur devra nous préciser qu'il s'agit d'amorces. En deçà de cette limite, nous pourrions avoir ces explosifs de la première catégorie à bord de nos avions sans savoir qu'il s'agit d'explosifs. Naturellement, cela nous préoccupe considérablement.

M. Nobbs: Et l'expéditeur serait parfaitement en règle.

M. Lambton: Absolument.

Le président: Donc, étant donné que le règlement de l'ATAI n'est pas reconnu au Canada, l'expéditeur n'est pas tenu de le respecter.

[Text]

Mr. Lambton: It is recognized at the moment that should it be superseded by the Canadian Dangerous Goods Code, we in the airline industry would have a real problem.

The Chairman: Please proceed, Mr. Lambton.

Mr. Lambton: On page 15 we make reference to the advisory council, and the balance of the council is of some concern to us. Having seen the list of possible representatives, we feel that there is limited air industry representation—in fact, limited carrier participation through all modes. We have some concerns that, again, this may open an avenue where our safety provisions could be reduced. This concerns us greatly. That was my only comment on the advisory council.

On page 16, continuing onto page 17, we have noted our submissions and recommendations I will finish on that note.

The Chairman: Did you want to say something on these matters, Mr. Nobbs?

Mr. Nobbs: I think they are quite clear, Mr. Chairman. They do not need any further amplification.

The Chairman: Are you ready to take questions?

Mr. Nobbs: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Senators, please proceed with any questions you may wish to ask.

Senator Molgat: Mr. Chairman, I think we are starting off with the premise that we ought to have an internationally accepted standard. With regard to what Canada is proposing now, do I understand from you, Mr. Nobbs, that it is less than the IATA standards?

Mr. Nobbs: That is correct, senator.

Senator Molgat: Why, in your view? Why are we proposing something less than the IATA standard? Why, in your view, are the IATA standards not acceptable from a Canadian standpoint?

Mr. Nobbs: I just do not know the answer to that question, senator. We had hoped that we would have heard the answer to that question before today, but perhaps either Mr. Lambton or Mr. Manzo, who are involved in the day-to-day aspects, could respond to that question.

Mr. Manzo: The reason why we feel that the Canadian regulations have a lower safety factor has mainly to do with consumer commodities, limited quantity exemptions and concentration exemptions, et cetera. That is why we feel that there is a reduction in safety in the Canadian Dangerous Goods Code. That is our major concern. Our other major concern is that if we adopt a Canadian Dangerous Goods Code for air transport and we do not recognize another set of regulations internationally, we are then limited to shipping dangerous goods strictly within Canada; we cannot ship them outside of Canada.

Mr. Nobbs: Mr. Manzo, I think that what the senator was getting at was whether you knew why this was happening, as opposed to what we are suggesting. Was that your question, senator?

[Traduction]

M. Lambton: On estime actuellement que si le Code canadien des marchandises dangereuses devait l'emporter sur le règlement de l'ATAI, les transporteurs aériens se trouveraient confrontés à un grave problème.

Le président: Veuillez poursuivre, monsieur Lambton.

M. Lambton: A la page 15, nous faisons référence au Conseil consultatif, dont la composition nous préoccupe. D'après la liste des représentants éventuels, nous estimons que les transporteurs aériens sont insuffisamment représentés; nous craignons, encore une fois, que cela puisse donner lieu à un affaiblissement de nos mesures de sécurité. Cela nous préoccupe considérablement. C'est tout ce que j'ai à dire à propos du Conseil consultatif.

A la page 16 et à la page 17, nous présentons nos observations et nos recommandations. Voilà ce que je voulais dire.

Le président: Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Nobbs?

M. Nobbs: Je pense, monsieur le président, que tout a été dit de façon très claire.

Le président: Êtes-vous prêt à répondre aux questions?

M. Nobbs: Oui, monsieur le président.

Le président: Honorables sénateurs, veuillez poser vos questions.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, nous partons du principe que nous devons appliquer des règles consacrées internationalement. D'après les propos de M. Nobbs, les propositions canadiennes actuelles restent en-deçà des normes de l'ATAI.

M. Nobbs: C'est exact, sénateur.

Le sénateur Molgat: Pourquoi en est-il ainsi à votre avis? Pourquoi nos propositions restent-elles en deçà des normes de l'ATAI? Pourquoi ces normes ne sont-elles pas acceptables d'un point de vue canadien?

M. Nobbs: Je l'ignore. On aurait déjà dû répondre à cette question, mais peut-être M. Lambton ou M. Manzo, qui connaissent mieux les aspects quotidiens du problème, pourrait répondre à cette question.

M. Manzo: L'insuffisance du règlement canadien en matière de sécurité tient principalement aux dispositions sur les produits de consommation, les exceptions pour les quantités limitées, la concentration, etc. Voilà pourquoi nous estimons que le Code canadien des marchandises dangereuses réduit la portée des mesures de sécurité. Voilà notre principale préoccupation. Nous craignons aussi que si nous adoptons un code canadien régissant le transport aérien des marchandises dangereuses nous ne puissions pas appliquer les règlements internationaux, ce qui nous empêcherait d'expédier des marchandises dangereuses à l'extérieur du Canada.

M. Nobbs: M. Manzo, je crois que le sénateur désirait savoir si vous connaissez la cause de ce qui se produit par opposition à ce que nous avons proposé. Vous ais-je bien compris, sénateur?

[Text]

Senator Molgat: I realize that you cannot answer for the Canadian government. I am trying to get our interpretation, so that when we question the Canadian government through the Department of Transport we can find out what their answer is.

Mr. Lambton: Mr. Chairman, could I follow up on that? The fast answer, and it is not an easy one, is that we have no idea why they are going this route—none whatsoever.

Senator Molgat: You are as much in the dark as we are.

Mr. Lambton: I cannot speak for you, senator, but I am certainly in the dark.

Senator Molgat: Fair enough.

The Chairman: Have you asked them?

Mr. Lambton: We have had discussions twice, Mr. Chairman. Although they come into the room and sit with us, they are talking but I am not understanding. They are not really making any positive statement.

The Chairman: However, have you or any of your representatives said to them, in these discussions, "Look, we notice you are not recognizing IATA. Why aren't you?"

Mr. Lambton: The set of submissions we made prior to this was with regard to draft 3. They asked that we send the submissions along. We discussed some 19 typewritten pages—closely typed, I might add—of items that we had before us at that time, items I had brought from draft 3, and we really got no response. They said they would take most of the items under advisement, went away, and draft 4 did not reflect one of them.

Senator McElman: But you really have not answered the chairman's question. Did you say to them, "Accept IATA and that solves the problem," and was there a response to that suggestion?

Mr. Lambton: Mr. Manzo is just pointing out to me, that we did say at that time, "Why don't you accept IATA?" The government has a problem with IATA, since it is an industry organization. It is an association of carriers. We said, "Why not ICAO?" ICAO is fine, only they do not want it in Canada for domestic operation. We laid out this position in a letter to Mr. Ellison on march 31, 1980. To the best of my knowledge, there has never been a reply to that letter.

The Chairman: How long is that letter?

Mr. Lambton: The letter itself is some two and a half typewritten pages long. We could make copies of it available to you, if you wish.

The Chairman: I think that would be useful.

Senator Langlois: The letter should be filed as part of the minutes.

The Chairman: Yes. Do you have a copy of the letter with you?

[Traduction]

Le sénateur Molgat: Je sais bien que vous ne pouvez pas me répondre au nom du gouvernement canadien. J'aimerais savoir simplement ce que vous en pensez afin que lorsque nous poserons la question au gouvernement du Canada par l'intermédiaire des représentants du ministère des Transports, nous puissions connaître leur position à ce sujet.

M. Lambton: Monsieur le président, permettez-moi de dire quelques mots à ce sujet. Tout ce que nous pouvons vous dire c'est que nous ne savons pas du tout pourquoi ils ont décidé d'agir de cette façon.

Le sénateur Molgat: Vous n'en savez pas plus long que nous.

M. Lambton: Il me faut bien l'admettre.

Le sénateur Molgat: C'est bien.

Le président: Leur avez-vous posé la question?

M. Lambton: Nous en avons discuté avec eux à deux reprises, monsieur le président. Même s'ils donnent l'impression de discuter, ils ne soumettent aucune proposition positive.

Le président: Au cours de ces discussions, un de vos représentants leur a-t-il demandé pourquoi ils ne reconnaissent pas l'ATAI.

M. Lambton: L'ensemble des recommandations que nous leur avons soumises portait sur le troisième projet. Ils nous ont demandé de leur soumettre nos recommandations. Nous avons discuté avec eux de ces recommandations qui représentaient dix-neuf pages écrites, mais nous n'avons eu aucune réaction de leur part. Ils nous ont dit qu'ils tiendraient compte de nos recommandations, ce qui ne ressort nullement du quatrième projet.

Le sénateur McElman: Mais vous n'avez pas vraiment répondu à la question du président. Leur avez-vous demandé de reconnaître l'AITA afin de résoudre le problème?

M. Lambton: Comme M. Manzo vient de me le souligner, nous leur avons effectivement demandé à ce moment pourquoi ils ne reconnaissaient pas l'AITA. Un problème se pose au sujet de l'AITA puisqu'il s'agit d'une association commerciale de transporteurs aériens. Nous leur avons demandé pourquoi ils s'opposaient à l'OACI? On nous a répondu qu'ils ne s'y opposaient pas, mais qu'ils ne voulaient pas que cette organisation régisse le transport intérieur au Canada. Nous avons exprimé cette position dans une lettre à M. Ellison datée du 31 mars 1980. A ma connaissance, on n'a jamais répondu à cette lettre.

Le président: Quelle était la longueur de cette lettre?

M. Lambton: La lettre elle-même représentait deux pages et demie dactylographiées. Nous pourrions vous en envoyer copie, si vous le désirez.

Le président: Je crois que cela serait utile.

Le sénateur Langlois: La lettre devrait être déposée au procès-verbal.

Le président: Oui. En avez-vous une copie avec vous?

[Text]

Mr. Nobbs: Yes, we can leave a copy with you as an appendix.

The Chairman: I take it the committee agrees that it should be printed with the proceedings?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: If there is any reply, I think we should have that as well. If there is no response, naturally we cannot have it.

Mr. Lambton: Mr. Chairman, would the senators also like the comments which we attached to that letter? We have many pages of comments which went forward with that letter.

The Chairman: Let us have the letter first if you would, please.

Is it your wish, gentlemen, to include quite a number of pages of comments which were attached to the letter attached as an appendix as well, or simply the letter itself?

Senator Langlois: Are these comments or explanatory notes?

The Chairman: They are comments.

Mr. Lambton: If I may, Mr. Chairman, the comments were on the third draft of the code. They are comments pertaining to the code and the problems that we, as a group of airline types, anticipated what we would have living with the code.

Senator McElman: Mr. Chairman, since it has already been said that there has been no reaction to those comments by the department—I believe that was the testimony, that not one of those items appeared in draft 4—

The Chairman: Yes, that is correct.

Senator McElman: . . . I think we should include it as part of our record.

Senator Langlois: Agreed.

(For text of appendix, see p. 10A-1).

The Chairman: Will you let us have the comments as well?

Senator Petten: Mr. Chairman, if I could just ask a supplementary on that?

The Chairman: Surely.

Senator Petten: You say the government or the Department of Transport is not very happy because IATA is a commercial body, as it were, or an industry group and also it is international and they do not want to use that in Canada. Does your letter or these notes explain this to us or could you expand on that a little more?

Mr. Lambton: I believe the letter does explain that.

Senator Petten: Fine, thank you.

Senator McElman: Mr. Chairman, I have just commented to Senator Molgat, and I will make it part of the public record.

The Chairman: Yes.

[Traduction]

M. Nobbs: Oui, nous pouvons vous en laisser une copie pour qu'elle soit mise en annexe.

Le président: Le Comité désire-t-il qu'elle soit versée au compte rendu?

Des voix: Adopté.

Le président: Si vous recevez une réponse à cette lettre, je crois que vous devriez nous en faire parvenir copie.

M. Lambton: Monsieur le président, les sénateurs désiraient-ils également voir les nombreuses pages d'observations que nous avons jointes à cette lettre?

Le président: Donnez-nous d'abord je vous prie la lettre en question.

Désirez-vous, sénateurs, que soient incluses en annexe plusieurs pages d'observations qui ont été jointes à la lettre ou simplement la lettre elle-même?

Le sénateur Langlois: S'agit-il d'observations ou de notes explicatives?

Le président: Il s'agit d'observations.

M. Lambton: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'ajouterai que ces observations figuraient dans le troisième projet du Code. Elles portent sur le Code et sur les problèmes que nous prévoyons qu'il nous poserait en tant que transporteur aérien.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, comme on nous a déjà dit que le ministère n'avait pas répondu à ces observations—ne nous a-t-on pas dit que le ministère n'en avait pas tenu compte dans la rédaction du quatrième projet.

Le président: C'est exact.

Le sénateur McElman: Je crois que nous devrions verser ces observations au compte rendu.

Le sénateur Langlois: Adopté.

(Pour la traduction, voir l'annexe page 10A-1).

Le président: Nous donnerez-vous aussi les observations?

Le sénateur Petten: Monsieur le président, j'aimerais poser une question supplémentaire à ce sujet?

Le président: Je vous en prie.

Le sénateur Petten: Vous nous avez dit que le gouvernement ou le ministère des Transports n'aime pas beaucoup l'AITA parce que c'est une association commerciale et parce que c'est une association internationale et qu'on ne veut pas que ses règlements s'appliquent au Canada. Est-ce que votre lettre ou vos observations en font mention ou aimeriez-vous ajouter quelques mots à ce sujet?

M. Lambton: Je crois que la lettre traite du sujet.

Le sénateur Petten: Je vous remercie.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je viens de dire quelques mots au sénateur Molgat et je les ferai ajouter au compte rendu.

Le président: Oui.

[Text]

Senator McElman: To me this is shades of the Maritime Code Act, and that was a nightmare.

The Chairman: Yes, it was, I remember that very well.

Senator Langlois: I am in full accord with you.

The Chairman: Are there any further questions or comments, gentlemen?

Senator Molgat: Mr. Chairman, we have talked about draft 4, and I presume that the orange book is draft 4, is it?

Mr. Lambton: Yes.

Senator Molgat: We then talked about draft 5, which is a nebulous thing, I presume, at this stage, is it?

Mr. Nobbs: To us it is.

The Chairman: I believe the orange or yellow-covered document which was given to us is the fourth draft.

Mr. Lambton: This is true.

Senator Molgat: Can we identify that as draft 4?

The Chairman: Perhaps you would put this on the record. I am assured by Mr. Ellison that the yellow or orange-covered document given to the committee on a previous occasion, which is entitled, "Draft Code for the Transportation of Dangerous Goods, October 10, 1980, Transport of Dangerous Goods Branch, Transport Canada, Place de Ville, Ottawa, Ontario, K1A 0N5" is the fourth draft of the regulations under the Dangerous Goods Act, which has been referred to as "fourth draft" or "draft 4" in the evidence this morning. Is that correct, Mr. Sastre?

Mr. Sastre: Yes, Mr. Chairman.

Senator Molgat: Is the nebulous draft 5 available or not? Is it before us or not? Where is it?

The Chairman: We have not received it and, until this morning, I had not heard of it, so I cannot shed any light on that problem. Perhaps we can get some information from the Department of Transport.

Mr. Sastre: Mr. Chairman and senators, as you know, once legislation or regulations pursuant to an act are going through the legal system prior to publication, it becomes an official cabinet document and therefore is confidential.

The Chairman: What you are really saying, then, is that this paper, which has been referred to as the fifth draft, is in fact the draft which has been completed, so far as your department is concerned, and is being put through the legal proceedings which are a preliminary to proclaiming it?

Mr. Sastre: If I may backtrack a bit, Mr. Chairman, draft 5 will address that question a bit later. What is going on at this time is that draft 4, modified following representations from industry and other individuals, is now proceeding through the legal system. Then it will be published—and at that time, perhaps, you would call it draft 5—in Part I of the *Canada*

[Traduction]

Le sénateur McElman: Ceci me rappelle l'adoption de la Loi sur le Code maritime qui s'est révélée un vrai cauchemar.

Le président: Je m'en souviens très bien.

Le sénateur Langlois: Je suis tout à fait de votre avis.

Le président: Avez-vous d'autres questions ou commentaires, sénateur?

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, nous avons parlé de quatre projets. Je suppose que le livre orange est le quatrième projet, n'est-ce pas?

M. Lambton: Oui.

Le sénateur Molgat: Nous avons ensuite parlé d'un cinquième projet qui est tout à fait hypothétique à ce stade-ci, n'est-ce pas?

M. Nobbs: Oui.

Le président: Je crois que le document dont la couverture est orange ou jaune qu'on nous a distribué est le quatrième projet.

M. Lambton: C'est exact.

Le sénateur Molgat: Pouvons-nous préciser qu'il s'agit bien du quatrième projet?

Le président: Vous devriez peut être l'inscrire au compte rendu. M. Ellison m'assure que le document à la couverture orange ou jaune qu'on nous a distribué et qui s'intitule *Projet de Code pour le transport des marchandises dangereuses*, 10 octobre 1980, Direction du transport des marchandises dangereuses, Transport Canada, Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 est le quatrième projet de règlement proposé aux termes de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses qu'on a appelé «Quatrième projet» ce matin. Est-ce exact, monsieur Sastre?

M. Sastre: Oui, monsieur le président.

Le sénateur Molgat: Avons-nous reçu un exemplaire du cinquième projet?

Le président: Nous n'en avons pas reçu un exemplaire et comme je n'en avais pas entendu parlé avant ce matin, je ne peux pas vous renseigner à ce sujet. Nous pourrions peut être obtenir des renseignements du ministère des Transports.

M. Sastre: Monsieur le président et honorables sénateurs, comme vous le savez, quand une loi ou des règlements promulgués en vertu d'une loi sont envoyés au ministère de la Justice avant la publication, ceux-ci deviennent des documents officiels du cabinet et sont donc confidentiels.

Le président: Vous dites donc que ce document qu'on a appelé le cinquième projet est en fait celui qui a été adopté et qu'il a été envoyé au ministère de la Justice avant la proclamation?

M. Sastre: Si vous me permettez de prendre du recul, monsieur le président, je dirais que le cinquième projet de règlement traitera de cette question un peu plus tard. Ce qui se passe à l'heure actuelle, c'est que le quatrième projet, modifié à la suite des mémoires présentés par l'industrie et par divers particuliers, a été soumis à l'étude du Contentieux. Il sera

[Text]

Gazette where the public at large, industry as well as individuals, will have the opportunity to make their views known as to that content and whether we should proceed then to print it in Part II of the *Canada Gazette* and make it official legislation.

Senator Denis: Is the document in the legal department in order to consider the legal aspect of it only, or will the department consider the technical aspect of it, too?

Mr. Sastre: The legal aspect, including the cross referencing with other pertinent legislation.

Senator Denis: Say you heard some cases or arguments in favour of something, does this legal department study those arguments, or is this done only in order to see if this section is legally formed or legally written?

Mr. Sastre: As I have mentioned, between draft 4 and Part I of the *Canada Gazette* note has been made of representations.

The Chairman: I know you are perhaps in a difficult position in this sense, in that the so-called draft 5 is in what might be called a confidential stage of its processing and I do not want to ask you to breach that confidentiality, but it might not be doing so if I were to ask you this question. Draft 4 has been discussed with a variety of people. Has it been changed in any significant way before this document that you now say is in the confidential processing stage was compiled, or is what is being processed now substantially draft 4.

Mr. Sastre: We go into the contents of the changes. Maybe what I should address are some of the remarks pertaining to our intention concerning adoption of ICAO recommendations. That may explain it a bit more.

The Chairman: Is that all right?

Senator Molgat: I think that is just what we need.

The Chairman: You proceed then, Mr. Sastre.

Mr. Sastre: Without meaning to go very far into the subject, I think to state that Canada does not want to adopt ICAO might be a somewhat biased view and could be a misunderstanding of our position. As the witnesses here know, two members of the Transportation of Dangerous Goods Branch appeared and participated in the ICAO meetings, which lasted two weeks in February. They had input into the Canadian representations. There was also a third member, who is, I suppose, the chief of the Dangerous Goods Regulations by Air. As far as I know, Canada has every intention of recognizing ICAO, and the recognition of an international agreement implies that you may not go below the safety limits that have been agreed on. That is the basic intent of recognition. International agreements are usually only a base, as far as legislation goes, within the country. Therefore, if we sign the ICAO agreement we may not go below the specifications, but we may definitely go above, in other words be more stringent in the regulations.

[Traduction]

ensuite publié et alors, vous pourrez peut-être parler de cinquième projet—dans la partie I de la *Gazette du Canada*; ainsi, le grand public, l'industrie, de même que les particuliers, auront l'occasion de faire connaître leurs vues quant à son contenu et à la possibilité de le publier dans la partie II de la *Gazette du Canada* et d'en faire un règlement officiel.

Le sénateur Denis: Le Contentieux étudie-t-il les aspects juridiques seulement du document, ou tient-il également compte des aspects techniques?

M. Sastre: Il étudie les aspects juridiques, en les comparant notamment à ceux d'autres règlements pertinents.

Le sénateur Denis: Le Contentieux tient-il compte des arguments positifs ou se contente-t-il d'examiner si l'article a été formulé dans les formes prescrites?

M. Sastre: Comme je l'ai mentionné, entre la présentation du quatrième projet et la publication dans la partie I de la *Gazette du Canada*, on a tenu compte des mémoires présentés.

Le président: Peut-être êtes-vous dans une position assez délicate en ce sens que le cinquième projet en est à une étape confidentielle—et je ne veux pas vous demander de briser le sceau du secret, mais tel ne serait probablement pas le cas si je vous posais la question suivante. On a discuté du quatrième projet avec plusieurs personnes. Des modifications importantes y ont-elles été apportées ou le document confidentiel actuellement à l'étude est-il essentiellement le même que le précédent?

M. Sastre: Nous en venons aux détails des modifications. Peut-être devrais-je parler de certaines des observations formulées à l'égard de notre intention d'adopter les modifications de l'OACI. Peut-être cela expliquerait-il les choses.

Le président: Oui?

Le sénateur Molgat: Je crois que c'est ce qu'il vous faut.

Le président: Donc, allez-y monsieur Sastre.

M. Sastre: Sans aller trop loin dans les détails, je pense que dire que le Canada ne veut pas adopter les recommandations de l'OACI, c'est avoir une vue assez biaisée et mal comprendre notre position. Comme le savent les témoins ici présents, deux représentants de la Direction du transport des marchandises dangereuses ont participé et témoigné aux réunions de l'OACI qui ont duré pendant deux semaines en février. Ils y ont fait connaître la position du Canada. Il y avait également un troisième représentant qui est, je présume, le responsable de l'application du règlement sur le transport aérien des marchandises dangereuses. Autant que je sache, le Canada a véritablement l'intention de reconnaître l'OACI et la reconnaissance d'un accord international signifie que vous devez appliquer au moins les limites de sécurité qu'il prévoit. C'est là l'essence même du principe. Les accords internationaux ont habituellement leur fondement, du moins en ce qui concerne la législation, à l'intérieur du pays. Donc, si nous signons l'accord de l'OACI, nous ne pouvons nous soustraire aux exigences qui y sont précisées, mais nous pouvons les dépasser. En d'autres termes, nous pouvons être plus stricts dans les règlements.

[Text]

The Chairman: The question of marking according to these various systems of IATA, ICAO, the United States and our own now being formulated would, I suppose, be a substantial one for the carriers, would it not?

Mr. Sastre: As you know, it has been pointed out many times before that this legislation moves Canada towards the United Nations system, of which ICAO is one of the bodies, the same as IMCO.

The Chairman: What is IMCO?

Mr. Sastre: IMCO is the International Maritime Consultative Organization, which is the pendant marine body to ICAO for air. The idea of the legislation is to bring transport under one piece of legislation, and furthermore in line with the United Nations recommendations. Therefore, we could not go in any way but by what ICAO recommends. Quite frankly, I see no difference between our recommendations and those in ICAO. Also, I see very little difference, if any, between the twenty-third edition of IATA Restricted Articles Regulations on labelling and our proposed regulations.

The Chairman: I do not want to get the two groups into combat here, but I seem to recall that Mr. Lambton gave us a specific example of the markings in respect to one kind of parcel that had to do with pistols.

Mr. Lambton: Percussion caps.

The Chairman: I thought he said that there was a difference in making between IATA and what our code was proposing.

Mr. Sastre: Maybe what we could address is what is the difference in identification of product between IATA and ICAO.

The Chairman: All right.

Mr. Sastre: We will definitely, as far as I know—and I have no reason to believe otherwise—in the future see the same shipping name.

The Chairman: And the same labelling?

Mr. Sastre: And the same labelling.

The Chairman: That leads me to ask—and I do so without offence whatever, or any intended offence—why does your draft making very from IATA in any particular item?

Mr. Sastre: Maybe I could ask the witnesses to identify this for us, and we will take that as notice. Then we would come back with a reply, if such an identification is made.

The Chairman: That seems fair enough, but perhaps you will forgive me for just pressing the point a little, because you did not quite answer my questions. Perhaps you did and I did not gather that you did. I would suppose that if we as Canadians were drafting a code that we hope would be accepted for international use, we would try to come close, at any rate, if it were not identical, in marking to a recognized international code with which everyone was familiar and which 63 countries were using. Would that be a fair assumption?

[Traduction]

Le président: La question de l'étiquetage selon les divers systèmes, qu'il s'agisse de celui de l'ATAI, de l'OACI, des États-Unis ou du nôtre que nous sommes à formuler serait, je présume, très importante pour les transporteurs. N'est-ce pas?

M. Sastre: Comme vous le savez, il a été souligné à maintes reprises que le Canada, s'il adoptait cette législation, aurait un système analogue à celui des Nations Unies dont l'OACI est un organisme, tout comme l'OMCI.

Le président: Qu'est l'OMCI?

M. Sastre: Il s'agit de l'Organisation internationale consultative de la navigation maritime qui est le pendant, en quelque sorte de l'OACI. Cette législation doit couvrir à la fois le transport maritime et aérien et nous rapprocher de la ligne de pensée des Nations Unies. Donc, la seule solution consiste à suivre les recommandations de l'OACI. En fait, je ne vois aucune différence entre nos recommandations et celles de l'OMCI. De même, je ne vois que très peu de différence entre la 33^e édition du règlement de l'ATAI sur les marchandises interdites et notre propre règlement; en matière d'étiquetage.

Le président: Je ne veux pas amener les deux groupes à se disputer ici, mais il me semble me rappeler que monsieur Lambton nous a donné un exemple très précis de l'étiquetage d'un genre de colis qui contenait des pistolets.

M. Lambton: Des amorces.

Le président: Je croyais qu'il avait fait état d'une différence quant aux termes employés dans le document de l'ATAI et les dispositions de notre code en matière de désignation.

M. Sastre: Nous pourrions peut-être tenter d'éclaircir quelle différence il y a entre le document de l'ATAI et celui de l'OACI en matière d'identification de produits.

Le président: Très bien.

M. Sastre: En ce qui me concerne, il ne fait aucun doute qu'on utilisera les mêmes termes d'expédition dans l'avenir.

Le président: Et les mêmes étiquettes?

M. Sastre: Oui.

Le président: Cela m'amène à vous demander, sans vouloir vous offenser, pourquoi votre projet d'identification est différent de celui de l'ATAI?

M. Sastre: Peut-être pourrais-je demander aux témoins de donner un exemple d'identification, que nous accepterons comme avis. Nous pourrions ensuite, le cas échéant, donner une réponse.

Le président: Cela me semble acceptable; néanmoins, excusez-moi d'insister mais vous n'avez pas répondu à ma question. Ou peut-être l'avez-vous fait sans que je m'en aperçoive. Je suppose que si le Canada rédigeait un code qu'il espérait voir accepter sur le plan international, nous ferions en sorte que l'identification ressemble autant que possible, sinon qu'elle soit identique, aux dispositions d'un code international reconnu, connu de tous et utilisé par quelque 63 pays. Est-ce exact?

[Text]

Mr. Sastre: Yes, it is, and recognition of ICAO would achieve just that. The fact is that ICAO, IMCO and our legislation would be totally compatible.

The Chairman: In marking as well as in restrictions and all other respects?

Mr. Sastre: I have not seen the ICAO draft pertaining to, for example, the percussion caps, the maximum quantity by cargo aircraft, so to that extent I could not answer that point. However, I see very little reason—and I have not been made aware by specialists in our branch that there should be any—to think there will be any major difference. It could be that there is a difference based on the assessment of real danger depending on the load.

The Chairman: Various components of the regulations are applied to dangerous goods to encourage safety, such as what quantity you may have, in what kind of container it should be placed and how it shall be marked for easy identification by the people who must handle the container. From the point of view of knowing whether a ship, airplane or vehicle has one of these dangerous cargoes aboard, is the making the most important or, at least, a very important part of the safety regulations?

Mr. Sastre: I suppose we view it as a major part and are concerned that there be proper identification. When I say identification, the cargo does not necessarily have to be identified by name, although that is also extremely important. Certainly, the labelling would be the major and most easily recognizable means of identification.

Senator McElman: That is, the manifest would give the detail and the making would be that which is recognized by all people who handle the cargo?

Mr. Sastre: That's right.

The Chairman: Mr. Sastre has suggested that if the witnesses are aware of any deviations between what he knows to be the draft of the Canadian Code and the ICAO draft or the actual IATA regulations, they produce examples. Would that be in line with the wishes of the committee?

Mr. Nobbs: Mr. Chairman, I thought that we had already done that through the evidence of Mr. Lambton. Mr. Lambton gave two major examples in support of our submission, to the effect that the current fourth draft of the Canadian Dangerous Goods Code falls below the ICAO proposals. They relate to limited quantity exemptions and consumer commodities. Those are two of the major examples, and I think Mr. Lambton also gave some others. We would be very glad to specify these examples in detail again to the department, I can assure you.

The Chairman: Are they in your brief?

Mr. Nobbs: They are in the submission as part of appendix D, and they were specifically elaborated upon by Mr. Lambton and will be included in the transcript of these proceedings.

[Traduction]

M. Sastre: Oui, en effet, et la reconnaissance par l'OACI consacrerait un tel code. En fait, les termes employés par l'OACI, l'OMCI et les dispositions de notre projet de code seraient tout à fait compatibles.

Le président: Au chapitre de l'identification, des restrictions et autres dispositions?

M. Sastre: Je n'ai pas vu le projet de document de l'OACI concernant, par exemple, les amorces ou la quantité maximale que peut transporter un avion cargo; aussi, je ne suis pas en mesure de répondre. Néanmoins, je ne vois pas de raison (et les spécialistes de nos services nous l'ont confirmé, pour qu'il y ait une différence importante. Il se peut qu'il y ait une différence quant à l'évaluation des dangers réels en ce qui concerne la charge.

Le président: Certaines dispositions des règlements régissent le Transport des marchandises dangereuses de façon à assurer le plus de sécurité possible, par exemple en ce qui a trait à la quantité autorisée, au type de conteneur qui doit être utilisé et à la façon d'identifier le produit pour qu'il puisse être plus facilement reconnu par les manutentionnaires. L'identification constitue-t-elle le moyen le plus important, sinon l'un des moyens importants pour savoir si un navire, un aéronef ou un véhicule transporte des marchandises dangereuses?

M. Sastre: Selon vous il s'agit d'un moyen important et nous entendons que l'identification soit bien faite. Lorsqu'on parle d'identification, cela ne veut pas dire que le cargo doit nécessairement être identifié par son nom, quoique que cela soit très important. L'étiquette constitue certainement le moyen d'identification le plus important et le plus facilement reconnaissable.

Le sénateur McElman: Le manifeste devrait donc préciser les détails et l'identification devrait permettre au manutentionnaire de distinguer les marchandises?

M. Sastre: C'est exact.

Le président: M. Sastre a demandé aux témoins de donner en exemple les différences qui, à leur connaissance, existent entre le projet de Code canadien, le projet de document de l'OACI et les règlements actuels de l'ATAI. Est-ce conforme aux vœux du comité?

M. Nobbs: Monsieur le président, je croyais que le témoignage de M. Lambton nous avait déjà permis d'éclaircir ce point. M. Lambton a donné deux exemples importants à l'appui de notre mémoire en démontrant que le quatrième projet de Code canadien pour le transport des marchandises dangereuses a moins de portée que le projet de document de l'OACI. Ces deux exemples concernent les exemptions relatives aux quantités limitées et les produits de consommation. Ce sont là les deux principaux exemples, mais je pense que M. Lambton en a donné d'autres. Nous nous ferons un plaisir de les préciser de nouveau au ministère.

Le président: Votre mémoire en fait-il état?

M. Nobbs: Ces exemples sont contenus à l'annexe D du mémoire; M. Lambton en a longuement parlé. Ils seront d'ailleurs inclus dans la transcription des délibérations.

[Text]

The Chairman: Perhaps I could prevail upon Mr. Lambton and Mr. Sastre to get together at the end of the hearing to point out the individual points which it is felt are within your present contentions?

Senator Molgat: Mr. Chairman, it seems to me that there were further problems apart from the standards with regard to terminology, nomenclature or whatever which were not in line. Going back to an earlier meeting in which we discussed road transport, it seems to me that there were some variations on signs, symbols, descriptions and so on. Again, I come back to what I said earlier. I do not know whether it is our job to write regulations. I do not believe that it is. However, if we can perform a useful service, then I suppose we should do so. I am concerned about the apparent disparity between what the industry people have to say on the one hand and what the department has to say on the other. There does not seem to have been any communication. I may be entirely wrong and misreading this whole thing, but that is my feeling.

I believe that our committee ought to have an *in camera* session to discuss the matter and to determine exactly what direction we ought to take. We accepted certain responsibility, I suppose, when the act passed, subject to the regulations. So I believe that we ought to look at the matter ourselves to determine what direction we should take.

The Chairman: That would likely be a useful process. In any event, I intended to ask for an *in camera* meeting for another purpose. So it might be convenient when the witnesses have told us whatever they wish or answered all the questions, if there are any, to do so.

Senator Petten: Mr. Chairman, I do not know if I understood the testimony correctly. In fact, I missed part of the testimony this morning. I would like to know if there is a satisfactory manner by which we could meet the recommendations made by the Air Transport Association without giving full recognition to ICAO. Have any efforts been made in this direction?

Mr. Sastre: I am afraid that I am unable to answer your question at the moment. I will provide an answer at a later date. I can assure the chairman and the committee that it is not a deliberate ignorance on our part of the recommendations made by ATAC.

Senator Petten: There was nothing of that sort in my mind when I posed the question.

Senator McElman: Mr. Chairman, there appears, from the testimony we have heard this morning and the testimony we heard from those representing highway transport, to be a lack of communication. Representations were made to the department, but there seems to be no feedbacks as to whether they are being heard or even given consideration. As I understand it, the departmental witness is suggesting this morning that perhaps this is the final draft before the regulations will appear in official form in part 1 of the *Canada Gazette*. I concur with Senator Molgat's suggestion that we have an *in camera* meeting of the committee to get organized in order to do the best job possible. In light of the confidential nature of the situation which is developing with regard to the depart-

[Traduction]

Le président: Je pourrais peut-être demander à MM. Lambton et Sastre de se réunir à la fin de l'audience afin de mettre en évidence les points particuliers à l'origine de l'actuel différend?

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, il me semble que nous avons omis d'étudier d'autres problèmes, à part les normes, concernant la terminologie, la nomenclature et d'autres aspects. En ce qui concerne la séance antérieure au cours de laquelle nous avons parlé du transport routier, il me semble que certaines modifications ont été apportées au chapitre de la signalisation, des symboles, des descriptions, etc. Je réitère ce que j'ai déjà dit. Je ne crois pas qu'il soit de notre ressort de rédiger les règlements. Toutefois, j'estime que nous devrions agir si nous pouvons nous rendre utiles. Il est inquiétant de constater que les représentants de l'industrie et ceux du ministère ne semblent pas du tout s'entendre. On dirait que les communications sont existantes. Il se peut que j'aie complètement tort mais c'est là mon opinion.

J'estime que notre Comité devrait tenir une séance à huis clos pour discuter de la question et préciser la direction que nous devrions prendre. En ce qui concerne les règlements, je suppose que nous avons accepté certaines responsabilités lorsque la loi a été adoptée. Nous devrions donc, à mon avis, prendre l'initiative et définir notre orientation.

Le président: Cette façon de procéder serait probablement utile. De toute façon, j'avais l'intention de demander la tenue d'une séance à huis clos pour une autre raison. Il conviendrait peut-être de le faire lorsque les témoins auront terminé leur exposé ou répondu à toutes les questions.

Le sénateur Petten: Monsieur le président, je ne suis pas sûr d'avoir bien compris les témoignages. En fait, une partie des témoignages de ce matin m'a échappé. Je me demande s'il existe une façon satisfaisante de donner suite aux recommandations de l'Air Transport Association sans donner entièrement raison à l'OACI. Des efforts ont-ils été faits en ce sens?

M. Sastre: Je crains de ne pas pouvoir répondre à votre question aujourd'hui. Je vous fournirai une réponse ultérieurement. Je puis assurer le président et les membres du Comité que nous n'avons pas ignoré volontairement les recommandations de l'ATAC.

Le sénateur Petten: Ce n'était pas le sens de ma question.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, il ressort des témoignages que nous avons entendus ce matin et de ceux des représentants du transport routier qu'il semble y avoir un manque de communication. Des observations ont été soumises au ministère mais rien n'indique qu'il en ait tenu compte. Je crois comprendre que le témoin du ministère laisse entendre ce matin que nous sommes en présence de la version finale du règlement qui sera publiée dans la partie 1 de la *Gazette du Canada*. Je suis d'accord avec le sénateur Molgat pour dire que le Comité devrait tenir une séance à huis clos pour s'organiser et exécuter son mandat le mieux possible. Étant donné le caractère confidentiel de la situation en ce qui concerne le ministère, nous pourrions peut-être convoquer pour

[Text]

ment, perhaps we should have an *in camera* meeting with senior officials of Transport Canada so that we will at least know just where the thing stands and just how much weight has been given to what appears to be extremely serious representations and concerns presented by various elements of the industry.

The Chairman: I gather that it is the wish of the committee to have such an *in camera* meeting. Perhaps we may have time to do that this morning. First, however, I would like to make sure that the witnesses have had an opportunity to put forth whatever it is they wish us to consider.

Mr. Nobbs: Mr. Chairman, you have given us that opportunity, and we thank you for that.

The Chairman: I am glad to have had you with us. I have just one comment with regard to this little consultation between you and Mr. Sastre. You are going to settle on certain items which you think have this conflict or failure to conform. When you have settle on it, would you see that we get a copy of what you have settle on?

Mr. Nobbs: We will undertake to do that.

The Chairman: Mr. Sastre, is there anything further that you would like to say.

Mr. Sastre: There should perhaps be some clarification on signs. When Senator Molgat mentioned the CTA presentation, where the labels were different, if you recall, that was with respect to household markings under the Hazardous Products Act and it was not really dealing with markings for the purpose of transport.

The Chairman: We will certainly keep that in mind. It is a good thing that you reminded us. We thank all the witnesses, including those from the department. The departmental people will recall that we have another meeting to deal with the CMA next week. I would like the members of the committee to remain for a short time.

The committee adjourned.

[Traduction]

une séance à huis clos des hauts fonctionnaires du ministère des Transports qui porraient au moins nous dire où en sont les choses et si le ministère a tenu compte de ce qui semble être des observations et des préoccupations très sérieuses pour certains éléments de l'industrie.

Le président: Je conclus que les membres du Comité désirent tenir une séance à huis clos. Nous aurions peut-être le temps de la convoquer ce matin. Je voudrais d'abord m'assurer que les témoins ont eu l'occasion de porter à notre attention les questions qu'ils veulent que nous étudions.

M. Nobbs: Monsieur le président, vous nous avez offert cette possibilité et nous vous en remercions.

Le président: J'aimerais simplement faire un commentaire à propos de la consultation que vous avez eue avec M. Sastre. Vous allez vous entendre sur certaines questions qui ont trait à ce conflit. Pourriez-vous nous soumettre les résultats de vos négociations?

M. Nobbs: Nous le ferons.

Le président: Monsieur Sastre, voudriez-vous ajouter autre chose?

M. Sastre: Il faudrait peut-être apporter certaines précisions quant à la signalisation. Lorsque le sénateur Molgat a fait allusion au document de la CTA qui portait sur des étiquettes différentes, vous vous souviendrez qu'il parlait d'étiquettes d'usage interne conformes à la loi sur les produits dangereux et qu'il ne s'agissait pas vraiment d'étiquettes à des fins de transport.

Le président: Nous en tiendrons certainement compte et vous avez bien fait de nous le rappeler. Nous remercions tous les témoins, y compris ceux du ministère. Ces derniers se rappelleront que nous tiendrons la semaine prochaine une autre séance portant sur l'AMC. J'aimerais que les membres du Comité restent dans la salle un moment.

Le Comité suspend ses travaux.

APPENDIX "10-A"

March 31, 1980
Our File No. 168

Mr. T. D. Ellison, Director
Transport of Dangerous Goods Secretariat
Transport Canada
Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N8

Dear Mr. Ellison:

In response to your letter of October 1, 1979 (*file X1654-2*) regarding the third draft of Volume I of the Transportation of Dangerous Goods Code, please find attached a copy of ATAC's Hazardous Cargo Subcommittee's detailed comments as requested. These comments should not be considered as final since more comments may be forthcoming when the lists to Volume I are finally forwarded to ATAC for examination. ATAC does not consider that comments on Volume I and its lists can be made in isolation.

Regarding Volume I and the attached comments the following points are of particular note and form part of ATAC's submission;

1. In view of ICAO developments, that is the delay in implementing Annex 18 of the Chicago Convention and the supporting technical instructions until at least mid 1982, ATAC strongly urges Transport Canada to delay its implementation of the Canadian regulations concerning the air mode until ICAO adopts and makes its regulations mandatory. If Transport Canada implements the regulations as is, Canada, to our knowledge, will be the only country to have air regulations based on the U.N. Committee of Experts recommendation on the transportation of dangerous goods. This will cause confusion as to shipments of these goods domestically and internationally. Canadian shippers and carriers for that matter will have to operate to three sets of regulations. The results will be delayed shipments due to mis-declarations and reduction in safety.

ATAC strongly recommends that Transport Canada maintain the status quo on NOTAM 1/76 until ICAO promulgates its regulations. In the interim period, dangerous goods packaged for air transport will be safe for all other modes of transport since air mode regulations are more restrictive. Furthermore, IATA labels conform to U.N. standards, thus ensuring commonality with Canadian regulations with respect to emergency response.

2. A comparison of the third of Volume I to its predecessors in terms of both content and organization, reveals that ATAC'S prior comments have been essentially ignored. Inconsistencies in language and definitions, together with the particular structuring of the subject matter make it difficult if not impossible at times to determine if a particu-

APPENDICE «10-A»

Le 31 mars 1980
Notre référence: n° 168

Monsieur T. D. Ellison, directeur
Transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 1^{er} octobre 1979 (n° de référence X1654-2) concernant le troisième projet du Volume I du code relatif au transport des marchandises dangereuses, veuillez trouver ci-joint, tel que demande, le texte des commentaires détaillés du sous-comité de l'ATAC chargé de la question des marchandises dangereuses. Ces commentaires ne devraient pas être considérés comme définitifs, car on abordera probablement ces problèmes lorsque les listes du Volume I seront envoyées à l'ATAC pour examen. L'ATAC est d'avis qu'on ne peut commenter séparément le Volume I et les listes.

En ce qui concerne le Volume I et les commentaires ci-joint, les questions suivantes sont à noter particulièrement et font partie du mémoire de l'ATAC:

1. Étant donné le retard de l'OACI, c'est-à-dire sa décision de ne pas mettre en vigueur l'Annexe 18 de la Convention de Chicago et les instructions techniques à l'appui avant le milieu de 1982 au moins, l'ATAC recommande fortement à Transports Canada de retarder la mise en application des règlements canadiens sur le transport aérien tant que l'OACI n'aura pas adopté ses règlements et ne les aura pas rendus obligatoires. Si Transports Canada met en application les règlements tels qu'ils existent actuellement, le Canada, à notre connaissance, sera le seul pays à avoir des règlements sur le transport aérien fondés sur les recommandations du Comité de spécialistes des Nations Unies concernant le transport des marchandises dangereuses. Cela entraînera certaines confusions pour l'expédition de ces marchandises aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur qu'à l'extérieur du pays. Les transporteurs et les expéditeurs canadiens devront tenir compte de trois séries de règlements. L'acheminement des marchandises sera retardé à cause des déclarations erronées, et la sécurité en souffrira.

L'ATAC recommande fortement que Transports Canada maintienne le statu quo en ce qui concerne NOTAM 1/76 jusqu'à ce que l'OACI ait promulgué ses règlements. Dans l'intervalle, les marchandises dangereuses emballées pour le transport aérien seront considérées comme sûres pour tous les autres modes de transport, étant donné que les règlements sur le transport aérien sont les plus sévères. En outre, les étiquettes de l'ATAI respectent les normes des Nations Unies, assurant ainsi l'uniformité avec les règlements canadiens aux fins des mesures à prendre en cas d'urgence.

2. Une comparaison entre le troisième projet du volume I et les précédents en ce qui concerne à la fois le contenu et l'organisation, révèle que l'on n'a pratiquement pas tenu compte des commentaires précédents de l'ATAC. En raison du manque d'uniformité dans la terminologie et les définitions, ainsi que de la structure particulière de la question à

lar regulation applies equally to all modes or specifically to one.

The Code was written in true regulatory style without any consideration given to the users of it. Since the shippers and carriers must use the regulations to comply with federal law one would expect the Code to be written along the lines of a user document to enhance safety and compliance.

3. ATAC therefore, does not consider the regulations mature enough to be published at this time.

ATAC supports Transport Canada's objective in developing a comprehensive set of harmonized standards for the transportation of dangerous goods applicable to all modes of transport and handling circumstances in order to lessen the economic burden resulting from a proliferation of regulations. ATAC is also of the opinion that this objective should be extended to regulations governing the importation and export of these goods.

However ATAC is at a loss in understanding Transport Canada's reasoning in allowing the shipment of imports and exports under two different sets of regulations while controlling domestic shipments with yet another set of regulations. The economic burden placed on air carriers will be more than 1.3 million dollars for non-recurring training alone. The cost to shippers would obviously be much greater, not to mention the costs resulting from confusion, delay of shipments and reduction of safety.

ATAC therefore urges Transport Canada to adopt the ICAO regulations governing the transportation of dangerous goods for both domestic and international air transport when ICAO regulations are developed. Since the USA will adopt the ICAO regulations for import and export, Canadian regulations would therefore reflect the required consistency. Where Canada may propose to deviate from the regulations it could file exceptions with ICAO and add these exceptions to the Canadian Code, thereby maintaining one set of compatible regulations for international and domestic operations.

4. ATAC is unalterably opposed to the concept of dangerous goods in safe quantities and partially regulated goods for air transportation as presently outlined in Volume I, but would accept the so called consumer commodities type of dangerous goods as outlined by ICAO in their packing note 910 or the USA CFR 49 version of the exempted quantities, provided that the outer package is specification packaging capable of withstanding a 1.2 m drop test and that the outer package be marked with appropriate class hazard labels to which the goods belong.

ATAC would appreciate the opportunity to meet with representatives of the Secretariat of Dangerous Goods at a date mutually acceptable, in late April or early May, 1980.

l'étude, il est difficile, voire impossible, à certains moments, de savoir si un règlement particulier s'applique également à tous les modes de transport ou à un mode en particulier.

Le Code a été écrit en véritable style réglementaire sans tenir compte des utilisateurs. Étant donné que les expéditeurs et les transporteurs doivent respecter les règlements pour se conformer à la loi fédérale, on se serait attendu à ce que le Code soit rédigé à peu près dans les mêmes termes que le document de l'utilisateur pour favoriser la sécurité et faciliter le respect des règlements.

L'ATAC est donc d'avis que les règlements ne sont pas encore prêts pour publication.

3. L'ATAC appuie l'objectif de Transports Canada visant à élaborer une série complète de normes cohérentes concernant le transport des marchandises dangereuses applicables à tous les modes de transport et à toutes les circonstances de manutention afin de réduire la prolifération des règlements. L'ATAC est aussi d'avis que cet objectif devrait s'appliquer aux règlements régissant l'importation et l'exportation de ces marchandises.

Cependant, l'ATAC ne peut comprendre comment Transports Canada peut permettre l'expédition de marchandises importées et exportées en vertu de deux différents règlements tandis que le contrôle du transport à l'intérieur du pays relève d'une autre série de règlements. Les frais qu'auront à subir les transporteurs aériens dépasseront les \$1.3 million uniquement au titre de la formation, qui est toujours différente. Les frais pour les expéditeurs seront évidemment beaucoup plus élevés, sans mentionner les frais résultant de la confusion, les retards d'expédition et les pertes sur le plan de la sécurité.

L'ATAC recommande donc fortement à Transports Canada d'adopter le règlement de l'OACI sur le transport des marchandises dangereuses à la fois à l'intérieur du pays et pour le transport international par avion lorsque ce règlement sera adopté. Étant donné que les États-Unis adopteront ce règlement de l'OACI pour les marchandises importées et exportées, le règlement canadien devrait donc tenir compte de l'uniformité requise. Dans les cas où le Canada pourrait proposer une exception aux règlements, il pourrait déposer un mémoire à l'OACI et ajouter ces exceptions au Code canadien, établissant ainsi une série de règlements compatibles pour le transport international et le transport intérieur.

4. L'ATAC s'oppose fermement au principe voulant que des marchandises dangereuses puissent être transportées en quantités sûres et aux articles partiellement réglementés pour le transport aérien, dispositions qui figurent actuellement dans le volume I, mais elle accepterait les produits dangereux dits de consommation figurant dans la note sur l'emballage 910 de l'OACI ou dans la version CFR 49 des États-Unis concernant les quantités exemptées, pourvu que l'emballage extérieur soit conforme aux spécifications exigeant la résistance à une chute de 1.2 m et qu'il porte les étiquettes appropriées indiquant la classe de produits dangereux.

L'ATAC serait heureuse de pouvoir rencontrer les représentants de la Direction des marchandises dangereuses à une date qui convienne aux deux parties, à la fin d'avril ou au

In that regard, may we anticipate receiving your comments respecting this submission in order to accommodate preparation.

Yours truly,

AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA

G. G. Capern
Vice President, Operations

GGC/es

Attachment

CC: Mr. M. E. Farquhar, Director General
Government, Industry and International Relations
Transport Canada

Mr. D. B. Hodgkinson
Civil Aeronautics Branch
Transport Canada

Hazardous Cargo Subcommittee members (*into attachment*)

COMMENTS—RE CANADIAN DANGEROUS GOODS REGULATIONS VOLUME I

COMMENTS AND PROPOSED AMENDMENTS

PAGE AND SECTION

General

In general the Dangerous Goods Volume I Manual is very difficult to read since within a Part the sections are sequentially numbered without attention being given to subsections of a total section like "Marking" for instance. Furthermore, it is very difficult to find a total section like "Marking" without continuously referring back to the Index since the section heading "Marking" is not numerically identified.

It is suggested therefore that a decimal system should be used for numbering sections and subsections. As for example; Part IV Section "Marking" would become Section 17. The "General" subsection would be 17.1, Construction Standards would be 17.2 etc. etc. Likewise the Parts of the volume should be numerically identified as 4.17.1 for Part IV Section 17.

In addition, the top of each page should bear an indication of the Part, section and subsection (*if carried over from another page*) one is dealing with for clarity and easy reference.

In a letter to Mr. T. D. Ellison dated December 19, 1979, ATAC requested Transport Canada to restructure the regulations into five Modular entries; General, Air, Truck, Rail and Ship.

Although an attempt appears to have been made in the third draft the draft falls quite short of the suggested goal. Many instances however can still be found where regulations are written as if they also apply for air transport and make no sense since they really apply only to rail, trucking etc.

début de mai 1980. Nous espérons recevoir vos observations sur ce mémoire afin que nous puissions commencer les travaux préparatoires.

Veuillez croire, monsieur, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le vice-président, Opérations
AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA
G. G. Capern

pièce jointe

cc: M. M. E. Farquhar, directeur général
Relations gouvernementales, industrielles et internationales
Transport Canada

M. D. B. Hodgkinson
Direction de l'aéronautique civile
Transport Canada

Membres du sous-comité chargé de la question des marchandises dangereuses

COMMENTAIRES—VOLUME I—RÈGLEMENT CANADIEN SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES

COMMENTAIRES ET AMENDEMENTS PROPOSÉS

PAGE ET ARTICLE

Généralités

En général, le Volume I du manuel sur les marchandises dangereuses est très difficile à lire, car à l'intérieur de chaque partie, les articles sont numérotés de façon séquentielle sans tenir compte des sous-sections d'une section complète, comme par exemple «Indications». En outre, il est très difficile de trouver un article complet comme «Marking» sans avoir à se référer continuellement à l'index, puisque le titre de l'article «Marking», ne porte pas de numéro.

On propose donc d'utiliser un système décimal pour numéroter les articles et les paragraphes. Par exemple: Partie IV, article «Marking» deviendrait l'article 17. Le paragraphe «General» porterait le numéro 17.1, «Construction Standards» serait le 17.2 etc. De même, les parties du volume devraient être numérotées comme 4.17.1 pour indiquer la partie IV, article 17.

En outre, la partie, l'article et le paragraphe devraient figurer au haut de chaque page (s'il s'agit de la suite d'une autre page) pour assurer une plus grande clarté et faciliter la consultation.

Dans une lettre adressée à M. T. D. Ellison le 19 décembre 1979, L'ATAC a demandé à Transports Canada de restructurer les règlements en cinq modules différents, Généralités, Air, Camion, Chemins de fer et Transport maritime.

Même s'il semble que l'on ait fait des tentatives d'amélioration dans le troisième projet, celui-ci est loin de répondre aux attentes. On peut trouver un grand nombre de cas où les règlements sont rédigés comme s'ils s'appliquaient au transport aérien alors que cela n'a aucun sens puisqu'ils s'appliquent en réalité uniquement au transport ferroviaire, routier, etc.

As previously expressed, Transport Canada should have a separate document for air since dangerous goods packaged for air transport is much more severe than all of the other modes and would therefore meet the requirements of the other modes.

Page XI

Change the word "Lists" to "Schedules" to ensure clarity for English speaking users of the regulations. Follow through where "List" or "Lists" are mentioned elsewhere in this and other Volumes of the Code.

Also, change "person" to "shipper".

Interpretations

Pages 3 to 11

Include definitions (*interpretations*) for:

Agent—Define as used in Section 14 on page 60 of the regulations. Does the term "agent" in the regulations mean the same as "agent" in the proposed Bill C-25?

Broker as mentioned under "consignor", page 5

Carrier

Forwarding Agent

Freight Forwarder

Shipper

Small Aircraft

Store (as opposed to stow)

Stow (as opposed to store)

Interpretations

page 3

Bulk Cargo—Define vehicle; is it motor, rail, ship or aircraft.

Page 5

Consignee—This definition should be reworded since "transmitted" and "custody" as used would appear to mean that a carrier assumes the responsibilities of a consignee when the goods are transmitted and in his custody until delivered to ultimate Consignee. Change to "person(s) whose name is shown as such on waybills, bills of lading, etc."

Container—What is the intended definition of "vehicle" in this case. Define the use of the term "permanent character".

Page 7

Motor Vehicle—Does the definition include wheel chairs? Define in relation to Part IV, Section 17.

Does the definition also include ramp baggage carts which are towed and used exclusively on the airport premises?

Tel que mentionné précédemment, Transports Canada devrait traiter du transport aérien dans un document à part, étant donné que les marchandises dangereuses emballées pour le transport aérien doivent répondre à des normes beaucoup plus sévères que pour les autres modes de transport et que, par conséquent, cet emballage répondrait aux exigences des autres modes de transport.

Page XI

Remplacer le terme «lists» par celui de «schedules» afin d'assurer une plus grande précision dans les règlements pour les utilisateurs anglophones. La même chose s'applique chaque fois que les termes «list» ou «lists» sont mentionnés ailleurs dans ce volume et dans les autres volumes du code.

En outre, remplacer «person» par «shipper».

Interprétations

Pages 3 à 11

Inclure des définitions (*interprétations*) pour les termes suivants:

«*Agent*»—Définition correspondant à l'utilisation faite à l'article 14 de la page 60 du règlement. La définition du terme «agent» dans le règlement est-elle la même que celle de «agent» dans le projet de loi C-25?

«*Broker*» tel que mentionné sous «consignor», page 5

«*Carrier*».

Forwarding Agent

Freight Forwarder

Shipper

Small Aircraft

Store (par opposition à stow)

Stow (par opposition à store)

Bulk Cargo—Définit le terme «vehicle»: s'agit-il d'un véhicule automobile, du train, d'un bateau ou d'un aéronef?

Consignee—Il faudrait reformuler cette définition, étant donné que les expressions «transmitted» et «custody» semblent vouloir dire que le transporteur assume les responsabilités du consignataire, lorsque les marchandises lui sont transmises et se trouvent sous sa garde jusqu'à leur livraison au consignataire final. Il faudrait mettre: «person(s) whose name is shown as such on waybills, bills of lading, etc.»

Container—Que recouvre, dans ce cas, le terme «vehicle»? Définir également l'utilisation de l'expression «permanent character».

Motor Vehicle—Cette définition inclut-elle les fauteuils roulants? A définir en fonction de la partie VI, article 17.

Cette définition inclut-elle également les navettes à bagages, qui sont remorquées et utilisées exclusivement sur l'aire U. de trafic des aéroports?

The term vehicle is used loosely in the regulations but is not defined.

Page 8

Partially Regulated Goods—Is Transport Canada really serious about this definition and does it fully realize what it has written?

Packaging—Does the definition include an aircraft and ship since motor and rail vehicles are specifically excluded?

For the purpose of clarity and uniformity the "definitions" required in the regulations should be as defined in industry journals i.e. T.A.C.T., I.A.T.A.

Classification of Dangerous Goods

Page 13

Classes Section 1 (b)—This paragraph should read "goods not listed in list A that . . .".

Page 15

Class 2 Section 3—A definition is required as to what criteria is to be used for compressed gasses to include same in Class 2.

Class 2 Section 4—It is noted that this class has been subdivided into three divisions. Although there is no objection to its subdivision it is not in line with U.N. standards and therefore if adopted at this time Canada would be out of line with other nations. This will cause confusion among carriers and lead to a significant number of shipment rejections.

Furthermore, the definition of division 2.3 is in error. The definition should be stated as an "(LC50) of less than 200 ppm for a one hour exposure" and not as a rate. LC50's are based on dosage exposure and not rate of exposure.

Page 15

Section 4(2)(b)—Should read "12% by volume".

Page 16

Inflammable and Combustible Liquids Section 5—It is noted that this class has been subdivided into three divisions. Although there is no objection to its subdivision it is not in conformance with U.N. recommendations and therefore, if adopted at this time Canada would be out of line with other nations. This will cause confusion among shippers and carriers and lead to a significant number of shipment rejections.

Page 17

Class 4 Section 7(a)—The definition should read "from a manufacturing process" for clarity.

Le terme «vehicle» est utilisé d'une manière vague dans les dispositions et ne fait pas l'objet d'une définition.

Partially Regulated Goods—Les services de Transport Canada sont-ils sérieux? Se rendent-ils compte de ce qu'ils ont écrit?

Packaging—Cette définition inclut-elle les aéronefs et les navires, étant donné que les véhicules automobiles et les chemins de fer sont expressément exclus?

Pour plus de clarté et d'uniformité, les «définitions» requises dans les dispositions devraient correspondre à celles qui figurent dans les journaux des entreprises, c'est-à-dire la TACT et l'ATA.

Classification des marchandises dangereuses

Page 13

Paragraphe 1 b) «Classes»—Ce paragraphe devrait se lire comme suit: «goods not listed in list A that . . .»

Page 15

Article 3 «Class 2»—Il faudrait avoir une définition quant aux critères à utiliser pour les gaz comprimés, afin de pouvoir les inclure dans la classe 2.

Article 4 «Class 2»—A noter que cette classe a été subdivisée en trois parties. Cette subdivision ne pose aucun problème, mais elle ne correspond pas aux normes des Nations Unies et, par conséquent, si on l'adoptait maintenant, le Canada ne serait pas au même diapason que les autres pays. En outre, cette subdivision sèmerait la confusion parmi les transporteurs, qui refuseraient probablement un grand nombre de marchandises.

En outre, la définition de la partie 2.3 est erronée. Elle devrait correspondre à «(LC50) of less than 200 ppm for a one hour exposure» et non pas à un taux. Les valeurs LC50 sont fondées sur le dosage, et non sure le taux d'exposition.

Page 15

Alinéa 4(2)b)—On devrait lire: «12% by volume».

Page 16

Article 5 «Inflammable and Combustible Liquids»—Cette catégorie a été subdivisée en trois parties. Bien que cette subdivision ne soulève aucune objection, elle ne correspond pas aux recommandations des Nations Unies et par conséquent, si on l'adoptait maintenant, le Canada ne serait pas au même diapason que les autres pays. Cela sèmerait la confusion chez les expéditeurs et les transporteurs, qui refuseraient probablement un grand nombre de marchandises.

Page 17

Paragraphe 7 a) «Class 4»—Pour plus de clarté, cette définition devrait se lire comme suit: «from a manufacturing process».

Page 20

Class 9 Section 13—Substances under (a) and (b) must be included in the lists as it is unreasonable to expect shippers and carriers to have copies of these documents.

Criteria for Grouping Unlisted Substances Section 14—Paragraph Section 18 on page 25 should precede Section 14 for clarity.

Page 21

Inflammable Liquids Section 15(a)—The manner in which this paragraph is worded excludes all products whether viscous or not from being classified according to Appendix 3. The paragraph should therefore be reworded as follows: "Other than nitrocellulose based paints viscous substances or products having a flash point below 23°C . . .".

Why are nitrocellulose based paints excluded from the provisions of (a)?

In the table reference to Group I should read "less than 23°C" for clarification.

Page 26

Table 4—The notes under this table should be part of Section 18 for clarity. In view of the fact that ICAO has redrafted this table for air transport, Transport Canada should do same.

Page 27

Minimum Quantities and Concentrations Section 19(2)(a)—Why are these restricted for marine transport and not air when a flash point greater than 23°C but less than 37° would be a Class 3 division 3.2 Group III substance.

Section 19(2)(a)—This section appears to exclude the transport of distilled spirits by air irrespective of its flash point in quantities less than 5 litres. This is especially ludicrous and contradictory when taken in conjunction with Section 122(c) on page 146—alcoholic beverages deemed safe for transport on aircraft.

As a matter of fact 19(2)(b) is not a concentration but special packaging and should be under that section on page 28.

This whole section needs clarification probably in a meeting between Transport Canada and ATAC.

Page 28

Special Packaging Section 19(3)—Is this paragraph intended for marine transport only? The intent is not very clear. If it's intended for air transport it is completely unacceptable as presently worded. Define "integral fixed tanks". Does this include wing tanks on Hercules aircraft?

Section 19(4) and (5)—Define vehicle and refer to comments on page 7—motor vehicle.

Section 19(6)(b)—Should also include "non-corrosive".

Page 20

Article 13 «Class 9»—Les substances figurant aux alinéas a) et b) doivent figurer dans les listes, étant donné que l'on peut difficilement s'attendre à ce que les expéditeurs et les transporteurs aient des exemplaires de ces documents.

Article 14 «Criteria for Grouping Unlisted Substances»—Pour plus de clarté, l'article 18 figurant à la page 25 devrait précéder l'article 14.

Page 21

Paragraphe 15a) «Inflammable Liquids»—Le libellé actuel de ce paragraphe empêche la classification (selon l'annexe 3) de tout produit, visqueux ou non. Par conséquent, il faudrait le modifier de la manière suivante: «Other than nitrocellulose based paints, viscous substances or products having a flash point below 23°C . . .»

Pourquoi les peintures à base de nitrocellulose sont-elles exclues des dispositions du paragraphe a)?

Dans le tableau, la référence au groupe I devrait se lire comme suit, pour de clarté: «less than 23°C».

Page 26

Tableau 4—Pour plus de clarté, les remarques figurant sous ce tableau devraient faire partie de l'article 18. Étant donné que l'OACI a modifié ce tableau pour le transport aérien, Transports Canada devrait faire la même chose.

Page 27

Alinéa 19(2)a) «Minimum Quantities and Concentrations»—Pour quelle raison ces dispositions s'appliquent-elles au transport maritime et non au transport aérien? En effet, une substance ayant un point éclair supérieur à 23°C mais inférieur à 37° appartiendrait à la classe 3, partie 3.2, groupe III.

Alinéa 19(2)b)—Cet alinéa semble exclure le transport des spiritueux distillés, et ce sans tenir compte de leur point éclair pour les quantités inférieures à 5 litres. C'est vraiment ridicule et contradictoire, lorsqu'on compare cet alinéa au paragraphe 122c) de la page 146, où le transport aérien de boissons alcooliques est jugé être sans risque.

En fait, l'alinéa 19(2)b) ne traite pas de concentration, mais d'emballage spécial et devrait donc se trouver à l'article correspondant, à la page 28.

En fait, l'article tout entier a besoin d'être clarifié, ce qui pourrait probablement se faire grâce à une rencontre entre Transports Canada et l'ATAC.

Page 28

Paragraphe 19(3) «Special Packaging»—Ce paragraphe ne concerne-t-il que le transport maritime? (Son objet n'est pas très claire). S'il touche également le transport aérien, son libellé actuel est parfaitement inacceptable. Définir «integral fixed tanks». Cela inclut-il les réservoirs d'aile des aéronefs Hercules?

Paragraphes 19(4) et (5)—Définir le terme «vehicle» et se reporter aux commentaires de la page 7—véhicules automobiles.

Alinéa 19(6)b)—Devrait également inclure «non-corrosive».

Page 29

Conditions Identified in the list Section 19(7)—Since the lists are not available at this time comments are reserved for a future time.

Page 29 and 30

Minimum Quantities Section 19(8) and Table 5—As presently defined and constituted this entire section is unacceptable and is generally in a worse mess than the previous subsections of Section 19.

Class 2—Refers to notes 2 and 3. Note 3 refers to glass and metal receptacles and metal receptacles and further refers the reader to subsection (4) of note 3. Subsection (4) specifies packaging for metal containers according to CFC 6000 but no other specifics as to which rule to apply. Also, the note does not specify what outer packaging should be used for glass inner receptacles under 3(1)(a).

Class 2 Subrisk 3—If safe quantities are permitted on aircraft however, engine starting fluids under partially regulated materials Section 24(g) page 36 cannot be shipped as such. Therefore, if an aerosol is 820 ml or less (*starting fluid*) it can be shipped as a safe quantity yet this same material is forbidden as a partially regulated material. This is sheer nonsense for air Class 2 Subrisk 3 should be regulated.

Class 2 Subrisk 6.1—As written this would allow Group I poisons to be transported by air. This is entirely unacceptable as at present Poisons A are forbidden by IATA and CFR 49.

Class 3—Any flammable liquid with a flash point less than 23°C must be regulated for air transport and the maximum net quantity per package established.

As to the other classes what is the outer packaging requirements and where are they referenced?

In general Section 19 of the regulations does not say what the Bill C-25 under paragraph 3(a) stipulates. The Act requires the regulations to stipulate quantities and concentrations to which the Act would not apply. However, Section 20 of the regulations require the packages to be marked, documented, placarded etc. and therefore Section 19 of the regulations does not comply with the requirements of the Act.

Page 35

(9) should be located after (8) on page 29 for clarity.

Section 20—Should be amended to read "Part IV Section 3, 4, 7, 22, and 43.

Partially Regulated Goods—Refer to comments under page 8. From Section 22 it would appear that partially regulated goods are deemed safe for surface transport only and not for air. Does this mean that they are dangerous goods for the purposes of air transport. If not how are they partially regulated for air?

Page 29

Paragraphe 19(7) «Conditions Identified in the list»—Étant donné que les listes ne sont pas disponibles pour le moment, on se réserve le droit de faire des commentaires plus tard.

Pages 29 et 30

Article 19(8) et tableau 5 «Minimum Quantities»—Le paragraphe complet est inacceptable et bien pire que les paragraphes précédents de l'article 19.

Classe 2—Se rapporte aux notes 2 et 3. La note 3 touche aux récipients en verre et en métal et renvoi le lecteur au paragraphe 4 de la note 3. Ce paragraphe décrit l'emballage des conteneurs métalliques selon la norme CFC 6000, mais ne spécifie pas quelle règle appliquer. En outre, la note ne dit pas quel emballage extérieur utiliser pour les récipients en verre visés par l'alinéa 3(1)(a).

«Class 2 Subrisk 3»—Toutefois, si certaines quantités peuvent être transportées en toute sécurité dans des aéronefs, les liquides (en aérosol) de démarrage de moteurs, qui tombent dans la classe des produits partiellement réglementés du paragraphe 24g) de la page 36, ne peuvent être transportés en tant que tels. Par conséquent, si un aérosol contient 820 ml ou moins (liquide de démarrage), il peut être transporté en toute sécurité. Pourtant, ce même produit est interdit en tant que marchandise partiellement réglementée. C'est d'un illogisme flagrant, étant donné que le sous-risque de catégorie 2 (transport aérien) devrait être réglementé.

«Class 2 Subrisk 6.1»—Le libellé actuel permettrait le transport aérien de poisons du groupe I, ce qui est parfaitement inacceptable, étant donné qu'à l'heure actuelle, les poisons de catégorie A sont interdits par l'ATAI et par le CFR 49.

Classe 3—Tout liquide inflammable dont le point éclair est inférieur à 23°C doit faire l'objet de règlements pour être transporté par avion et la quantité nette maximale par emballage doit être spécifiée.

Quant aux autres classes, quelles sont les exigences en ce qui concerne l'emballage extérieur et où en parle-t-on?

De façon générale, l'article 19 du Règlement ne se conforme pas aux exigences du paragraphe 3a) du bill C-25 qui requiert que le règlement stipule les quantités et concentrations auxquelles la loi elle-même ne s'applique pas. Toutefois, l'article 20 du même règlement requiert que les emballages soient marqués, que le contenu soit précisé et qu'ils portent une affiche, etc.

Page 35

Pour plus de clarté, le n° (9) devrait se trouver après le numéro 8 de la page 29.

Article 20—Devrait être modifié et se lire comme suit: «Part IV, Section 3, 4, 7, 22, 25 and 43.»

«Partially Regulated Goods»—Se reporter aux commentaires de la page 8. D'après l'article 22, il semblerait que les marchandises partiellement réglementées ne soient considérées comme sûres que pour les transports de surface et non pour le transport aérien. Cela veut-il dire que ce sont des marchandises dangereuses pour le transport aérien? Dans la négative,

In any event there is no such thing as a partially dangerous good. Either the substance meets the definition of a class hazard or it doesn't. If it doesn't then it's not regulated. If it does, then the only way of making it safe is minimizing the quantities and specifying safe packaging.

Page 36

Section 23—What documentation, marking, placarding etc. is required for partially regulated goods?

Section 24(d)—What are the materials approved by the Pest Control Products Act or the Food and Drug Act? These should be listed.

Pages 43 thru 45

Appendix 3 and 4—Should form one Appendix only as they belong together.

Pages 49 thru 51

Criteria for Defining Toxicity—Section 4 should precede Section 3 since one must determine the LC50 values before one can determine the inhalation toxicity index.

Furthermore Appendix 4 and 5 should be merged. If Section 3 takes precedence over Appendix 5 delete Appendix 5. Equation in Section 3 should be made to correspond to Appendix 5 Boiling Point B.

Communications
Page 53

Imports and Exports Section I—By implication the way the paragraph is written imports and exports must be in compliance with Parts I, II, III and IV as well as the lists of the Canadian Regulations. However, the Classification system of the IATA Regulations as well as CFR 49 and to some extent IMCO are not compatible with the Canadian Regulations. How do carriers reconcile these differences.

Furthermore, is a package in conformity with IMCO or the U.N. recommendations acceptable on aircraft? The IMCO quantities in no way correspond to the quantities allowable on aircraft. U.N. does not cater to air at all and sets no new quantity limitation per package.

Canadian carriers will also be placed in serious difficulty since they will now also be required to train their staff to be knowledgeable in CFR 49 and IATA regulations as well as Canadian regulations.

Page 54

Documentation—Use standard forms for all modes of transportation.

Section 2(b)—This covers direct exports from address of consignor but does not cover situations where goods must

comment se fait-il qu'elles soient partiellement réglementées pour le transport aérien?

Quoi qu'il en soit, il ne peut y avoir de marchandises partiellement dangereuses. En effet, soit la substance répond à la définition d'une classe de risque, soit elle n'y répond pas. Dans la négative, elle n'est réglementée. Dans l'affirmative, le seul moyen d'assurer la sécurité du transport, c'est de limiter la quantité et de spécifier l'emballage requis.

Page 36

Article 23—Quelles sortes de précision, d'indication, d'affiche sont nécessaires pour les marchandises partiellement réglementées?

Paragraphe 24 d)—Quels sont les produits approuvés par la Loi sur les produits antiparasitaires et par la Loi des aliments des drogues? Il devrait y en avoir une liste.

Pages 43 à 45

Appendices 3 et 4—Ne devraient former qu'un seul appendice, étant donné qu'ils sont liés.

Pages 49 à 51

Critères de définition de la toxicité—L'article 4 devrait précéder l'article 3, étant donné qu'il faut d'abord calculer les valeurs LC50, avant de pouvoir déterminer l'indice de toxicité par inhalation.

En outre, on devrait fusionner les appendices 4 et 5. Toutefois, si l'article 3 a préséance sur l'appendice 5, il faudrait supprimer ce dernier et faire correspondre l'équation de l'article 3 au point d'ébullition B de l'appendice 5.

Communications
Page 53

Article 1: «Imports and Exports»—D'après le libellé de l'alinéa, les importations et les exportations doivent respecter les parties I, II, III et IV et les listes du règlement canadien. Toutefois, le système de classification des règlements de l'ATAI et du CFR 49 et, dans une certaine mesure, de l'IMCO ne correspond pas à celui du règlement canadien. Comment les transporteurs peuvent-ils concilier ces différences?

D'autre part, un emballage qui respecte les normes recommandées par l'IMCO ou les Nations Unies peut-il être accepté dans l'avion? Les quantités permises par l'IMCO ne correspondent pas du tout à celles permises à bord d'un avion. Les Nations Unies ne s'occupent pas du tout du transport aérien et ne fixent aucune nouvelle quantité limite par emballage.

Les transporteurs canadiens seront gravement désavantagés, puisqu'ils devront également former leur personnel en le mettant au courant des règlements CFR 49 et de l'ATAI, en plus du règlement canadien.

Page 54

Documentation—Utiliser les formules normalisées pour tous les modes de transport.

Paragraphe 2b)—Cette disposition vise les exportations directes depuis l'adresse de l'expéditeur mais pas dans les cas

travel from the consignor's address to an intermediate point where shipments will then be sent to a foreign country.

Example: Montreal—Toronto—Barbados (*There are no direct Montreal—Barbados flights*).

Documentation Section 4—There is no requirement to state the packaging requirements so that the carrier can verify same.

In (a), (b) and (c) "directly" should be deleted from all three paragraphs.

Page 55

Section 4—Delete "metric units" not required.

Other Information Section 5(a)—The permit must be attached to the documentation in order that the carrier may verify that the permit is good and that the goods have been packaged to the requirements of the permit. The permits should also indicate the packaging requirements.

Furthermore, somewhere in the regulations it must state that the shipper must obtain this special permit. At present the obligation is placed on the carrier to seek an exception on behalf of the shipper. Since the carrier does not have all the information they must obtain same from the shipper who then forwards this to the government. However, if there are any questions with regard to the documentation the carrier cannot respond to these since in most cases they know very little about the dangerous goods for which the shipper is trying to obtain an exception.

It is suggested that standard forms be used for all modes of transportation, concerning documentation mentioned in Part IV, Sections 3 to 15, inclusive.

Page 57

Section (v)—Should this not read "packaging". If not, information on the type of packaging should be included.

Page 57

Section (vi)—Add "where applicable".

Page 59

Section 11(c)—Delete the words "In the case of infectious substances"; thus implying usage for all Dangerous Goods.

Certifications Sections 12 and 13—The certifications required can be merged into one format.

Page 60

Section 14—Define agent. This note requires a personal signature only. Instead, the paragraph should read that facsimile signatures are also accepted.

Section 15—Definitions should reflect whether or not "vehicle" or "transport vehicle" includes aircraft.

In this intended to apply to air transport? If yes then it should be reworded since for air transport a shipper is not allowed to load a container or aircraft. This Section should refer to Section 116 page 144 for air.

où les marchandises doivent être prises à l'adresse de l'expéditeur et envoyées à un point intermédiaire d'où elles seront expédiées à un pays étranger.

Exemple: Montréal—Toronto—la Barbade (il n'y a pas de vol direct entre Montréal et la Barbade).

Article 4 «Documentation»—On n'est pas tenu de signaler les conditions d'emballage et le transporteur ne peut pas les contrôler.

Dans les alinéas a), b) et c) «directly» devrait être supprimé.

Page 55

Article 4—Supprimer «metric units». Inutile.

Alinéa 5a) «Other Information»—Le permis doit être annexé à la documentation pour permettre au transporteur de le contrôler et de s'assurer que les marchandises ont été emballées en conformité avec les conditions stipulées par le permis. Celui-ci doit également indiquer ces conditions.

D'autre part, il faut que le règlement dispose que l'expéditeur doit obtenir ce permis spécial. A l'heure actuelle, il incombe au transporteur de demander l'exemption pour l'expéditeur. Puisque le transporteur n'a pas tous les renseignements, il doit les obtenir auprès de l'expéditeur, qui les fait parvenir au gouvernement. Toutefois, s'il y a des questions sur la documentation, le transporteur ne peut pas y répondre, car, dans la plupart des cas, il ne sait que très peu de choses sur les marchandises dangereuses pour lesquelles l'expéditeur demande une exception.

On recommande d'utiliser les formules normalisées pour tous les modes de transport, y compris pour la documentation mentionnée aux articles 3 à 15 inclusivement de la Partie IV.

Page 57

Paragraphe (v)—Ne devrait-on pas lire «packaging». Sinon, il faudrait donner les renseignements quant au type d'emballage.

Page 57

Paragraphe (vi)—Ajouter «where applicable».

Page 59

Paragraphe 11c)—Supprimer les mots «in the case of infectious substances», puisqu'ils font croire qu'il s'agit de toutes les marchandises dangereuses.

Articles 12 et 13 Certifications—Les certifications nécessaires peuvent être regroupées.

Page 60

Article 14—Définir le terme «agent». Cette formule exige une signature personnelle. La disposition devrait plutôt prévoir que des fac-similes sont également acceptés.

Article 15—Les définitions devraient préciser si «vehicle» ou «transport vehicle» s'appliquent aux avions.

Cette disposition vise-t-elle le transport aérien? Dans l'affirmative, il faudrait la remanier puisque dans le transport aérien, l'expéditeur ne peut pas charger un contenant ou un avion. Cet article devrait renvoyer à l'article 116, à la page 114, qui porte sur le transport aérien.

Page 62

Marking General Section 17—Define vehicle as this is not acceptable to air transport carriers.

Page 63

Section 19—Should be deleted as it must be redundant to other applicable regulations governing Transport Canada specifications or standards. If the packaging etc. did not bear the markings required by the specification or standard then it would not comply with the specification or standard and the regulations dealing with that specification or standard would apply. Further considering the mandatory nature of Section 17, the Section 19 requirement could cause a strange result when the standards approved by Transport Canada are less than, greater than or otherwise incompatible with the other provisions of Part IV.

In any event vehicle cargo compartment must be defined and should not apply to air transport.

Section 20—It is important to remember that the Class numbers are described extra sectionally in Part III and are not specified to be the classes in the schedule to the Act. Section 21 appears to be saying that dangerous goods "whose primary risk is required to be shown under the provisions of any other legislation" do not have to be marked in accordance with Section 20. If that is the case, then it should be contained in Section 20 as an exception; that is, Section 20 should say "except for inner packagings containing dangerous goods whose primary risk is required to be shown under . . .". If that is not the case then 21 does not make any sense and should be deleted. Further there is no indication of what is meant by "primary risk" and it is unclear whether other legislation includes provincial legislation.

Page 63

Contents Section 21—The labelling of dangerous goods is covered by the Hazardous Products Act. If a material is not required by that Act to be labelled then Transport Canada should not request shippers to add information on an inner package when it will not improve safety for transporting purposes. The markings on inner packages will not be seen by the carrier. This requirement would be a very expensive proposition for shippers. If it is to be added as a requirement then the package should be marked at the manufacturing stage and the Hazardous Products Act should then be modified accordingly.

Page 64

Regulated for Air Mark Section 22(3)—This symbol should be a triangle with an aircraft and exclamation mark. As presently designed it means nothing but nonsense according to ISO standards. Its size should be a minimum of 10 centimetres in diameter.

Section 23—The making of packages or containers with special handling requirements is unacceptable. Small packages would be cluttered with markings and written information to the point of obscuring important information (*labels etc.*)

Page 62

Article 17 «Marking General»—Définir «vehicle» puisque les transporteurs aériens n'acceptent pas la disposition telle quelle.

Page 63

Article 19—Il faudrait supprimer cette disposition, puisqu'elle fait double emploi avec d'autres règlements portant sur les normes ou les spécifications de Transport Canada. Si l'emballage ne porte pas les indications requises par la spécification ou la norme, il ne les respecte pas et les dispositions prévues pour ces cas s'appliqueraient. D'autre part, vu le caractère obligatoire de l'article 17, l'article 19 pourrait porter à confusion lorsque les normes approuvées par Transport Canada sont inférieures, supérieures ou incompatibles avec les autres dispositions de la Partie IV.

De toute façon, il faut définir l'expression «vehicle cargo compartiment» et elle ne doit pas s'appliquer au transport aérien.

Article 20—Il importe de se souvenir que les numéros de classe sont données à la Partie III sans toutefois faire l'objet d'un article et qu'il ne s'agit pas des classes prévues dans l'annexe de la Loi. L'article 21 semble stipuler que les dispositions de l'article 20 ne visent pas les marchandises dangereuses «whose primary risk is required to be shown under the provisions of any other legislation». Si c'est bien le cas, cette disposition devrait être rattachée à l'article 20 à titre d'exception, c'est-à-dire, que l'article 20 devrait comporter la disposition suivante: «except for inner packagings containing dangerous goods whose primary risk is required to be shown under . . . ». Sinon, l'article 21 n'a aucun sens et il faudrait le supprimer. Par ailleurs, on ne précise pas ce que l'on entend par «primary risk» et il n'est pas précisé si, par «other legislation», on entend les lois provinciales.

Page 63

Article 21 Contents—L'étiquetage de marchandises dangereuses est prévu par la Loi sur les produits dangereux. Si cette loi ne prévoit pas l'étiquetage d'un produit donné, Transport Canada ne devrait pas demander aux expéditeurs d'ajouter des renseignements sur l'emballage intérieur puisque ceux-ci n'ajouteront rien à la sécurité du transport, le transporteur ne pouvant voir ces renseignements. Cette disposition se traduit par des frais considérables pour les expéditeurs. Si l'on impose cette condition, on devrait le faire à l'étape de la fabrication, et il faudrait modifier la Loi sur les produits dangereux en conséquence.

Page 64

Paragraphe 22(3) Regulated for Air Mark—Ce symbole devrait comporter un triangle, un avion et un point d'exclamation. Sous sa forme actuelle, le symbole ne veut rien dire selon les normes de l'ISO. Son diamètre devrait être d'au moins 10 centimètres.

Article 23—L'indication de conditions spéciales de manutention sur les emballages ou les contenants n'est pas acceptable. Les petits colis seraient couverts de marques et de renseignements écrits à tel point que les renseignements importants

regarding the safe handling of a package. This information would be better if placed on the Dangerous Goods Declaration. For air containers there is no place to put this information. Furthermore, the shipper would have to provide placards with this information to air carriers since they cannot load shipping containers for air transport.

For air transport, this Section must be deleted entirely since dangerous goods, sensitive to temperature should be forbidden except under special permits. For air all packages must be capable of enduring pressure variations.

Page 65

Labelling General Section 25—There is no requirement for adding class and division numbers to the labels which is necessary. If it is the intention of Transport Canada to require preprinted class and division numbers on the labels this would be unacceptable.

Page 66

Section 26—This paragraph should be replaced with the latest U.N. recommendation on the use of secondary hazard labels.

Page 67

Section 30—State ASTM G23-69 or ASTM G26-70 or equivalent CGSB Specification rather than leaving it open as at present.

Page 69

Special Labels Section 37(3)—This "Empty Label" should be a triangle to indicate a Caution warning as per ISO standards. Also, it would like up with the equivalent placard label on page 78.

Page 69

Section 37(4)—The cargo aircraft label is not in accordance with the U.S. CFR 49 Code, IATA or the proposed ICAO regulations. If domestically we must use a different label from international shipments this will cause confusion, rejection of shipments in other countries as well as be expensive for Canadian shippers as they will have to stock two aircraft cargo labels.

If Transport Canada is desirous to implement a better label without wording, a design for such a label can be made available to Transport Canada.

Page 70

Exceptions Section 39(a) and (b)—For air transport we cannot accept this exception. If an incident occurred on an aircraft or in loading an aircraft the hazard warning symbol would not be there to immediately alert loading personnel of the danger involved in the incident. It cannot be expected of loading personnel to read all of the written information on a package to determine the potential danger involved. A visual coloured symbol provides an immediate impact and indication of the dangers involved in any situation.

(les étiquettes, entre autres) ne seraient plus visibles. Il faudrait plutôt donner ces renseignements dans la formule «Dangerous Goods Declaration». Il n'y a pas l'espace voulu sur les contenants destinés au transport aérien. D'autre part, l'expéditeur aurait à fournir aux transporteurs aériens des affiches portant ces renseignements puisqu'ils ne peuvent pas charger des contenants destinés au transport aérien.

Dans le cas du transport aérien, cet article doit être supprimé puisque les marchandises dangereuses, sensibles à la température ne pourraient pas être transportées sans permis spéciaux. Pour ce mode de transport, tous les colis doivent pouvoir subir des variations de pression.

Page 65

Article 25 Labelling General—Aucune disposition ne demande d'ajouter des numéros de classe et de division sur les étiquettes. Il serait inacceptable que Transport Canada exige l'impression de numéros de classe et de divisions sur les étiquettes.

Page 66

Article 26—Cette disposition doit être emplantée par la dernière recommandation des États-Unis sur l'usage des étiquettes de risque secondaires.

Page 67

Article 30—Préciser ASTM G23F69 ou ASTM G26-70 ou le numéro correspondant à celui de l'ONGU plutôt que de laisser le champ libre comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Page 69

Article 37(3) Special Labels—Le symbole de «Empty Label» devrait être un triangle renfermant le mot «Caution» comme le prévoient les normes de l'ISO. D'autre part, il correspondait à l'étiquette prévue à la page 78.

Page 69

Paragraphe 37(4)—L'étiquette «avion cargo» n'est pas conforme au code CFR 49 des États-Unis, au document de l'ATAI ni au projet de règlement de l'OACI. Si nous utilisons au Canada un étiquette différente de celle employée pour le transport international, il y aura confusion, refus des marchandises expédiées vers d'autres pays et des frais élevés pour les expéditeurs canadiens qui devront stocker deux étiquettes d'avion cargo.

Si Transports Canada désire appliquer une meilleure étiquette non verbale, il est possible de lui en proposer une.

Page 70

Paragraphe 39a) et b) «Exceptions»—Nous ne pouvons accepter l'application d'une telle exemption au transport aérien. Si un accident se produisait à bord d'un aéronef ou pendant le chargement d'un aéronef, il n'y aurait aucun symbole d'alerte pour avertir immédiatement les préposés au chargement du danger. On ne peut attendre de ceux-ci qu'ils lisent tous les renseignements inscrits sur un emballage pour connaître le niveau de danger. Un symbole visuel en couleur attirerait l'attention immédiatement tout en indiquant les dangers.

With reference to Section 39 of this Part as well as subsection 3 (3) of Bill C-25, it should be noted that Section 20 of Part III does not set out "minimum concentrations" which "shall be deemed to be safe for transport".

Placarding General Section 40—As in the U.S.A. an exemption for air should be provided for aircraft freight containers and transportation of dangerous goods on ramp vehicles within airport confines.

Also, as presently written stacking vehicles within the confines of a shippers warehouse would have to be placarded whenever transporting placardable quantities of dangerous goods on the shippers or manufacturers premises.

Page 72

Table I—Since the dangerous goods declaration is made out in net weight of goods shipped why has gross weight been used in the table? What hazard relationship exists between gross and net weight?

Suggest that a note of clarification be shown within Table I, Part IV, to indicate that the weights shown are the *minimum weights* for placardable quantities.

Page 74

Section 44—Should not be applicable to aircraft.

Define vehicle.

Section 45(1)(b), (c) and (d)—What is required, gross weight or net weight? If goods are really in safe quantities why placard these?

Page 74

With respect to clause 45(1)(a)—"separate" from what? To interpret clause 45(1)(c) remember that in the Act "prescribed" means prescribed by the regulations and therefore the "Danger" placard is the "prescribed placard".

Page 76

Placarding Unattended Aircraft Section 52—Does not correspond to Table I since it implies that any quantity of Class I should be placarded. Define what unattended means. If the requirement is to apply it should not apply to explosives of Class 1.4 or 1.5.

Are placards to be attached or unattached? If unattached, suggest that signage be clearly visible to at least 30 metres.

Page 81

Product Identification Section 60—What would be the procedure for identifying placards when more than one substance makes up a placardable quantity within one Class?

Page 88

Class 9 label should include the letter "ORM".

Au sujet de l'article 39 de cette partie et du paragraphe 3(3) du bill C-25, il convient de noter que l'article 20 de la partie III ne précise pas de «minimum concentrations which shall be deemed to be safe for transport».

Article 40—«*Placarding*»—Comme aux États-Unis, le Code devrait comporter une exemption dans le cas des conteneurs de fret aérien et du transport de marchandises par véhicule de piste à l'intérieur des limites de l'aérodrome.

En outre, conformément au libellé actuel, les gerbeuses utilisées à l'intérieur des entrepôts de l'expéditeur devraient avoir un affichage lorsqu'elles transportent des marchandises dangereuses assujetties à l'affichage dans les locaux d'une entreprise d'expédition ou d'une industrie.

Page 72

Tableau I—Puisqu'on déclare la quantité de marchandises dangereuses selon le poids net à l'expédition, pourquoi le tableau fait-il mention du poids brut? Quel rapport y a-t-il entre le poids brut et le poids net du point de vue du danger?

Nous recommandons d'ajouter une note explicative à la partie IV du tableau I indiquant que les poids indiqués correspondent au *poids minimum* des quantités assujetties à l'affichage.

Page 74

Article 44—Ne devrait pas être appliqué aux aéronefs.

Définir «véhicule».

Alinéas 45(1)(b), (c) et (d)—Le texte vise-t-il le poids brut ou le poids net? Si la quantité des marchandises ne représente aucun danger, pourquoi doit-elle être affichée.

Au sujet de l'alinéa 45(1)(a)—«separate» de quoi? Pour interpréter l'alinéa 45(1)(c), il importe de se rappeler que dans la loi «prescribed» signifie prescrit par le règlement; par conséquent, l'affiche indiquant le danger est le «prescribed placard».

Page 76

Article 52—«*Placarding Unattended Aircraft*»—ne correspond pas au tableau I puisqu'en vertu de cet article, toute quantité de marchandise de la catégorie I doit être affichée. Définir le terme «unattended». Si l'on veut que cette norme s'applique, elle ne doit pas viser les explosifs de la classe 1.4 et 1.5.

Les affiches doivent-elles être fixées ou non? Si elles sont distinctes, nous recommandons que la signalisation soit clairement lisible à au moins 30 mètres.

Page 81

Article 60—«*Product Identification*»—Que faudrait-il faire des affiches lorsque plusieurs substances représentent une quantité assujettie à l'affichage dans une classe?

Page 88

L'étiquette de la classe 9 devrait comporter les lettres «ORM».

Part V
Responsibilities
Page 89

This part appears to have been drafted by someone other than the draftsman of the previous parts and should be sent back for a rewrite. The provisions are very nebulous and fail to have proper definitions and cross references. Throughout reference is made to such things as "the applicable standards, specifications or regulations" and "authorities" without indicating what is meant. In Section 1 as in the previous part vehicle per se is not defined but rather motor vehicle and railway vehicle are separately defined.

Subsection 1(1)—Requires manufacturers of packagings etc. to ensure that they comply with the standards and specifications prescribed in these regulations. That will be extremely difficult considering that the regulations do not prescribe standards and specifications but refer to such things as "existing national standards".

Section 1(2)—From whom is this Act available.

Section 2(1)—Define cargo compartment and vehicle.

The words "for any other authority" should either be deleted from subsection 2(2) or else the other authority specified.

Section 2(3)(a)—"applicable standards, specifications or regulations" should be defined. According to subsection 1(1) the applicable standards and specifications are those prescribed in these regulations however the regulations fail to clearly prescribe standards and specifications.

Pages 90 thru 92

Similar comment applies to clauses 2(3)(b) and 6(d) and subsection 7(1).

Section 2(3)(b)—Elsewhere the "authorized independent inspection agency" and the "provincial authorities" should be defined.

Section 2(3)(c)—Requires the manufacturer to keep the original records of tests, etc. without specifying whether they are the tests referred to in the clause (b) and without exception for the situation where the manufacturer does not hold the original as contemplated by the last phrase in clause (e).

Section 4—Should define "Canadian Purchaser" and "transferee".

Section 5(a)—Should define "province of principle intended use".

Section 6—Should be tied to the handling or transportation of dangerous goods.

Page 92

Owner Section 7—An exemption from the provisions of this section for packaging is required for special containers (packaging) used to ship and protect delicate units or equipment. These packagings are obtained from a number of sources and are made to an Air Transport Association specification but bear no specification markings provided for in the regulations. However, they are of the type required by the regulations to bear specification markings since these units may contain small quantities of hazardous materials classed as explosives, non-

Partie V
Responsabilités
Page 89

Il semble que cette partie n'ait pas été rédigée par la même personne que le reste du document; aussi il y aurait eu lieu de refaire le texte. Les dispositions sont très ambiguës, les définitions et les renvois laissant à désirer. Le texte ne fait mention que de dispositions telles que «the applicable standards, specifications or regulations» et «authorities» sans plus de précisions. L'article 1, comme la partie précédente, ne définit pas le terme «vehicle», mais définit plutôt «motor vehicle» et «rail way vehicle» distinctement véhicules motorisé et véhicule ferroviaire.

Paragraphe 1(1)—En vertu de cette disposition, les fabricants de produits d'emballage, etc., doivent veiller à se conformer aux normes et spécifications du code. Cela leur sera très difficile puisque le texte ne comporte aucune norme ou spécification et ne fait mention que des «existing national standards».

Paragraphe 1(2)—Où peut-on se procurer ce texte.

Paragraphe 2(1)—Définir «cargo compartment» et «vehicle».

Il faudrait retirer les termes «for any other authority» du paragraphe 2(2) ou préciser l'autre autorité.

Alinéa 2(3)a—Les «applicable standards, specifications or regulations» doivent être définis. Aux termes du paragraphe 1(1), les normes et spécifications applicables sont celles prescrites par le code; or, le code ne contient aucune norme ou spécification précise.

Pages 90 à 92

Les mêmes commentaires s'appliquent à l'alinéa 2(3)b), à l'alinéa 6d) et au paragraphe 7(1).

Alinéa 2(3)b)—D'autre part, les termes «authorized independent inspection agency» et «provincial authorities» doivent être définis.

Alinéa 2(3)c)—Aux termes de cette disposition, le fabricant est tenu de conserver les relevés originaux des tests, etc.; le texte ne précise cependant pas s'il s'agit des tests mentionnés à l'alinéa b) et n'établit aucune exception dans les cas où le fabricant n'a pas conservé les relevés originaux, comme prévu à l'alinéa e).

Article 4—Définir «Canadian Purchaser» et «transferee».

Paragraphe 5a)—Définir «province of principle intended use».

Article 6—Doit viser la manutention ou le transfert de marchandises dangereuses.

Page 92

Article 7 «Owner»—Cette disposition devrait comporter une exemption dans le cas des conteneurs spéciaux (emballage) utilisés pour l'expédition et la protection de produits ou d'équipement fragiles. Ces emballages sont fabriqués en divers endroits selon les spécifications de l'Association de transport aérien internationale, mais ne comportent aucune affiche comme l'exige le code. Néanmoins, ces conteneurs devraient comporter une telle affiche puisqu'ils peuvent contenir de petites quantités de marchandises dangereuses comme des

flammable gases, oxidizers, corrosive and magnetized materials.

In reading subsection 7(1) remember that vehicle is not defined and by virtue of the definition of "means of transport" in Bill C-25 a vehicle would not include an aircraft. (*Because that definition separates vehicle and aircraft.*)

Page 94

Section 9—It should be the "transporting of dangerous goods" and not the "carriage of dangerous goods" and it should say how and by whom the testing and inspecting is to be done.

Section 10—Please note that there are no testing and inspection requirements set out in Section 7.

Section 11—When reading note that as containers and cargo compartments, by definition, are not packagings, this Section creates an hiatus.

Section 12—This requires access to be given to a "duly authorized inspector" and the definition section defines duly authorized as "authorized by the Director". There is no indication how the persons who have to allow the inspector access determine whether or not he is "duly authorized".

Page 96

Consignors General Responsibilities Section 14—Change words from "shall offer" to "must provide".

Section 16—Refer to comments on page 64 Section 23.

Page 99

Approval of Non Conforming Packages Section 24—Over and above approval of non conforming packages for Class 7 goods there should also be included in the regulations a provision for the granting of exemptions for other dangerous goods classes which require shipment in non conforming packaging. An exemption provision is also required for certain goods which are normally forbidden on various means of transport. The provisions should read like paragraph 107.101 to 107.101 in U.S.A. CFR 49.

Page 114

Packing, Loading and Unloading General Section 40(a), (b) and (c)—Refer to comments under page 53 Section 1.

Section 40(d)—Add "or his deputy".

Page 115

Section 42(a)—Define vehicle in this case and define a vehicle of good quality.

Must freight containers and vehicles be leak tight. This is a ridiculous requirement impossible of achievement. This paragraph also implies that corrugated fibre board boxes must also be waterproof.

What are the limits of the changes in temperature, humidity and pressure referred to?

Section 42(b)—Add the word "corrosive" after "inflammability".

explosifs, des gaz ininflammables, des produits oxydants, corrosifs et magnétiques.

Le paragraphe 7(1) ne définit pas le terme «vehicle» et, aux termes de la définition de «means of transport» (bill C-25), un aéronef ne serait pas considéré comme un «vehicle». (la définition établissant une distinction entre «vehicle» et «aircraft»).

Page 94

Article 9—Le libellé devrait stipuler «transporting of dangerous goods» et non pas «carriage of dangerous goods» et préciser comment et par qui les tests et l'inspection doivent être effectués.

Article 10—Noter qu'aucun test ou inspection n'est requise en vertu de l'article 7.

Article 11—Les conteneurs et compartiments de cargo ne constituant pas, par définition, des emballages, l'article 11 comporte une lacune.

Article 12—En vertu de cet article, il doit être accordé accès au «duly authorized inspector» qui est «authorized by the Director» à l'article des définitions. Rien n'indique comment les personnes qui autorisent l'inspecteur à pénétrer dans des lieux déterminent s'il est ou non «duly authorized».

Page 96

Article 14—«*Shippers General Responsibilities*»—Remplacer les termes «shall offer» par «must provide».

Article 16—Voir les commentaires concernant l'article 23, page 64.

Page 99

Article 24—«*Approval of Non Conforming Packages*»—Outre l'autorisation d'emballages non réglementaires utilisés pour les marchandises de la classe 7, le règlement devrait comporter une disposition d'exemptions s'appliquant aux autres classes de marchandises dangereuses qui doivent être expédiées dans des emballages non réglementaires. Le texte devrait également comporter une exemption à l'intention de certaines marchandises dont le transport par divers moyens de transport est habituellement interdit. Cette disposition devrait être rédigée comme les paragraphes 107.101 à 107.103 du CFR 49 des États-Unis.

Page 114

Paragraphes 49a), b) et c)—«*Packing, Loading and Unloading*»—Voir commentaires au sujet de l'article 1, page 53.

Paragraphe 40d)—Ajouter les termes «or his deputy».

Page 115

Paragraphe 42a)—Définir «vehicle» aux fins de cet article «vehicle of good quality».

Les conteneurs de fret et véhicule doivent-ils être étanches? Cette norme est impossible à appliquer. Aux termes de cette disposition, les contenants de fibres ondulés devraient également être imperméables.

Quels sont les écarts limites de température, d'humidité et de pression?

Paragraphe 42b)—Ajouter le terme «corrosive» après «inflammability».

Section 42(c)—Transport Canada must mean “in direct contact during transportation”. It is impossible to make freight containers or aircraft which are resistant to all dangerous goods.

Page 116

Section 42(f)—Does not take into consideration the vapour pressure of the liquid.

Page 119

Section 49—Change “of a” to “for a container”.

Page 120

Section 50(4)—Wording very unclear, refer to IATA regulations.

Section 51(1)(b)—Requires more detail, i.e. “that of a member of the general public”.

Page 121

Section ii—Should include aircraft it is presumed vehicle does not mean aircraft.

Page 122

Section 52—Assumption—does not relate to aircraft but should.

Define freight container. This does not appear to include cargo compartments. Does this mean (a) and (b) do not apply in this case?

Page 122

According to IATA, CFR 49 and ICAO regulations Radioactive White I can be mixed with Yellow II and III materials. Why the exclusion by Transport Canada?

Section 52(b)—Should also include, 6.2, 1.5 and Class 9 goods.

Page 123

Section 54(d)—Clarify to indicate what constitutes “emergency equipment”.

Page 124

Section 54(i)—What constitutes a sudden change in temperature? Does taking a package from the interior of a building to outdoors in winter constitute a sudden change in temperature?

Page 125

Carriers General Section 61—Define vehicle in this case.

Page 126

Section 64—For air transport the dangerous goods declaration is not required since airlines provide a hard copy of the information on the declaration to the pilot in command. This paragraph should be reworded as follows:

Paragraphe 42c)—Le ministère des Transports du Canada a sans doute voulu dire «in direct contact during transportation». Il est impossible de fabriquer des conteneurs de fret ou des aéronefs cargos à l'épreuve de toutes les marchandises dangereuses.

Page 116

Paragraphe 42f)—Ne tient pas compte de la pression résultant de l'évaporation du liquide.

Page 119

Article 49—Remplacer «of a» par «for a container».

Page 120

Paragraphe 50(4)—Libellé très ambigu; voir règlement de l'ATAI.

Alinéa 51(1)b)—Préciser; par exemple le sens de «that of a member of the general public».

Page 121

Sous-alinéa ii—Doit préciser aéronef puisque la définition d'un véhicule ne comprend pas l'aéronef.

Page 122

Article 52—«Assumption»—cette disposition ne concerne pas l'aéronef, mais elle le devrait.

Définir «freight container». Cette définition ne semble pas comprendre les compartiments d'un cargo. S'ensuit-il que les paragraphes a) et b) ne s'appliquent pas dans ce cas?

Page 122

Selon les règlements de l'ATAI, le CFR 49 et la proposition de l'OACI, les matériaux classés «Radioactive White» peuvent être placés avec ceux classés «Yellow II et Yellow III». Pourquoi Transports Canada ne retient-il pas cette possibilité?

Paragraphe 52b)—Cette disposition devrait également toucher les marchandises des catégories 6.2, 1.5 et celles de la classe 9.

Page 123

Paragraphe 54 d)—Clarifier ce que représente «emergency equipment».

Page 124

Paragraphe 54(i)—Qu'est-ce qui représente un changement soudain de température? Porter un colis de l'intérieur d'un immeuble à l'extérieur en hiver représente un changement soudain de température?

Page 125

Article 61 «Carriers General»—Définir «vehicle» aux fins de cet article.

Page 126

Article 64—Pour le transport aérien, la déclaration sur les marchandises dangereuses n'est pas nécessaire puisque les lignes aériennes fournissent une copie-papier des renseigne-

"During the carriage of dangerous goods the person in charge of the goods shall have in their possession either a copy of the dangerous goods declaration prescribed in these regulations, or an "advice to captain" form and shall be informed of the contents and of the location in the means of transport of all dangerous goods."

Section 66—Air transport should be exempted from this provision as well as the referenced Section 128.

Page 127

Section 69—What is the emergency equipment necessary for explosives, gas cylinders, corrosives, radioactives, etc. in the case of air transport?

Specify who is responsible for making such equipment available.

Segregation Section 70 (3)—Poisons must be segregated from foodstuffs no matter what quantities. Also corrosives must be segregated from all other classes of dangerous goods.

Page 128

Section 71(b)—Further explanation required i.e. ignition sources.

This provision would require explosion proof aircraft electrical wiring.

Page 129

Section 71(f)—There is no way carriers could determine the quantities that would affect health. Why is segregation required on ground and not in air aircraft.

Page 130

Section 74—The requirements are not very clearly written for easy understanding. What does this mean? Does this mean the provision does not apply to air?

Page 131

Section 76(1)—Should this not include Radioactive White I and foodstuffs?

Page 132

Table I—Why more stringent than IATA regulations or proposed ICAO regulations?

Tables I and II—The separation distances given in these tables do not correspond to any regulation published to date. Not even with ICAO. Also no horizontal distances given. The tables as presented are not usable since distances are given 2 to 4, 4 to 8 etc. Which distance is used 1.0 or 1.5 for a T.I. of 4?

ments au pilote commandant de bord. Cet article devrait être reformulé de la façon suivante:

"During the carriage of dangerous goods the person in charge of the goods shall have in their possession either a copy of the dangerous goods declaration prescribed in these regulations, or an "advice to captain" form and shall be informed of the contents and of the location in the means of transport of all dangerous goods."

Article 66—Le transport aérien ne devrait pas être touché par cet article ou par l'article 128 qui y est mentionné.

Page 127

Article 69—Quel est le matériel de secours nécessaire lors du transport aérien d'explosifs, de cylindres de gaz, de matières corrosives et radioactives, etc.?

Précisez qui doit assurer la présence d'un tel équipement?

Paragraphe 70(3) «Segregation»—Les poisons doivent être séparés des aliments, peu importe leur quantité. De plus, les produits corrosifs doivent être séparés de toutes les autres classes de marchandises dangereuses.

Page 128

Paragraphe 71(b)—De plus amples renseignements sont nécessaires, par exemple sur les sources d'inflammation.

Cet article devrait stipuler que l'avion doit être muni d'une installation électrique à l'épreuve des explosions.

Page 129

Paragraphe 71(f)—Il est impossible pour les transporteurs de déterminer quelle quantité pourrait être dangereuse pour la santé. Pourquoi la séparation est-elle nécessaire sur le sol et non dans les airs?

Page 130

Article 74—Les exigences ne sont pas tellement claires ou faciles à comprendre. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut-il dire que cet article ne s'applique pas au transport aérien?

Page 131

Paragraphe 76(1)—Cela ne devrait pas inclure les aliments et les matériaux classés «Radioactive White I» et les denrées alimentaires?

page 132

Tableau I—Pourquoi ces règlements sont-ils plus strictes que ceux de l'ATAI ou que ceux proposés par l'OACI?

Tableaux I et II—Les distances données dans ces tableaux ne correspondent à aucun des règlements publiés à ce jour, même pas ceux de l'OACI. De plus, on ne donne aucune distance horizontale. Les tableaux qui nous sont présentés ne sont pas utilisables, étant donné la façon dont les distances sont présentées: 2 à 4, 4 à 8 etc. Quelle distance est utilisée 1,0 ou 1,5 pour un T.I de 4?

Page 133

Section 78—The Section should state that these packages must not be overstowed with bagged or sacked material as presently required in IATA. Furthermore, the Section should also state how packages with greater head fluxes are to be handled as is presently the case in IATA.

Incidents and Accidents Section 79—The intent and wording of this paragraph is not clear and should be reworded into two separate sentences for clarity. Furthermore, the word “leakage” should be replaced by “discharge, emission or escape” and the Section should state who is to so notify the carrier. Note that while this Section impliedly permits and demands repair when the goods are actually in transportation Section 59 does not permit acceptance of such packages other than for the purpose of storage pending disposal.

Section 80—Define what constitutes an incident, accident and/or an emergency.

Page 143

Section 114—Should change to read “nor in the passenger cabin of any aircraft except as prescribed in Section 123”. Also add to clarify as to status of peace officer (*armed*) in passenger cabin and clarify what is “special permit” (*permission*).

Page 144

Section 115—Rewrite with punctuation as follows:

“The operator of an aircraft, other than a small aircraft loaded under the personal supervision of the pilot in command, shall provide the pilot in command with a document that specifies in addition to the information given on the declaration:”

Transport Canada should spell out exactly the minimum information required because not all of the information on the declaration as covered in Part IV Section 3, 4, 5 and 6 are needed by pilots. Should be minimum as spelled out in ICAO.

Section 116—This should be under the consignors responsibilities to inform him that he cannot load freight containers with dangerous goods.

Define unit load device.

As presently worded this would prohibit one carrier acting as a handling agent for another carrier from loading a freight container with dangerous goods since the carrier acting as agent is not an employee of the operator of the aircraft.

Section 118—Should read “at least once per calendar year”.

Page 145

Section 120—It is presumed that Transport Canada wishes carriers to provide information to passengers as to the type of hazardous goods which are forbidden transportation as passenger carry-on and or checked baggage.

Page 133

Article 78—L'article devrait stipuler que ces colis ne doivent pas contenir trop de produits emballés dans des sacs tel que stipulé dans les règlements de l'ATAI. De plus, l'article devrait également stipuler comment les colis dont le degré de flux thermique est supérieur doivent être manutentionnés, comme cela est le cas dans les règlements de l'ATAI.

Article 79 «Incidents and accidents»—L'objectif et la terminologie de ce paragraphe ne sont pas clairs; le paragraphe devrait être formulé en deux phrases, pour plus de clarté. De plus, le terme «leakage» devrait être remplacé par «discharges emission or escape» et l'article devrait préciser qui est chargé d'avertir le transporteur. A noter, bien que cet article semble permettre et exiger des réparations lorsque les marchandises sont transportées, l'article 59 ne permet pas d'accepter de tels colis pour des fins autres qu'un entreposage provisoire.

Article 80—Définir «incident, accident and/or emergency».

Page 143

Article 114—Devrait être modifié de la façon suivante «or in the passenger cabin of any aircraft except as prescribed in Section 123». De plus, on devrait ajouter pour clarifier le statut du «peace officer (armed)» dans la cabine des passagers et préciser ce qu'est un «special permit» (*permission*).

Page 144

Article 115—Utiliser la ponctuation suivante:

«The operator of an aircraft, other than a small aircraft loaded under the personal supervision of the pilot in command, shall provide the pilot in command with a document that specifies in addition to the information given on the declaration:»

Transports Canada devrait indiquer exactement les renseignements minimums nécessaires parce que le pilote n'a pas besoin de tous les renseignements de la déclaration dont il est question aux articles 3, 4, 5 et 6 de la partie IV. Le minimum devrait être le même que celui retenu par l'OACI.

L'article 116—C'est au consignataire de l'informer qu'il ne peut pas mettre des contenants de marchandises dangereuses dans le conteneur.

Définir «Unit Load Device».

Tel qu'il existe actuellement, cet article interdirait à un transporteur faisant office d'agent de manutention pour un autre transporteur, de mettre à bord d'un conteneur des marchandises dangereuses puisqu'il n'est pas un employé du transport aérien.

Article 118—Devrait stipuler «at least once per calendar year».

Page 145

Article 120—On suppose que Transport Canada désire que les transporteurs fournissent les renseignements aux passagers concernant le type de marchandises dangereuses qu'ils n'ont pas le droit de transporter dans les bagages de cabine ou dans leurs bagages consignés.

That is, through notices on ticket envelopes, time tables and information guides as in "Scheduled Air Travel and the Canadian Consumer" prepared by the CTC and ATAC.

However, the section is not clearly worded and should be redrafted for clarity.

Section 121—Add the words "where possible" after the words "shall inform" for obvious reasons.

Page 146

Section 122—Add a further subsection "Dry ice in quantities not exceeding 2.5 kilograms per passenger used to pack perishables, as carry-on baggage only."

Section 122(f)—After "Cylinders" add "of an approved design".

Page 147

Cargo Aircraft Only Section 124 (a) and (b)—Why not exclude all Class 6, 7 and 9 goods.

Page 150

Radioactive Materials Section 131(b)—Add Class 1.5, 6.2 and 9.

Page 151

Section 134—Change heading to "Emergency Response Planning".

Page 154

Section 142—This Section cannot be fully complied with by most consignees other than making the shipper aware of the existence of the Canadian Dangerous Goods Code.

Page 265

Sections 1 and 2—What liability coverage must the independent inspector have when he is allowed to confiscate samples of dangerous goods he believes to be in non compliance with the regulations.

C'est-à-dire, par des avis sur les enveloppes de billets, les horaires et les guides d'information comme dans le document «Les transports aériens réguliers et le consommateur canadien» rédigé par la CCT et l'ATAC.

Toutefois, l'article n'est pas clair et devrait donc être reformulé.

Article 121—Ajouter les mots «where possible» après les mots «shall inform» pour des raisons évidentes.

Page 146

Article 122—Ajouter un autre alinéa «Dry ice in quantities not exceeding 2.5 kilogram per passenger used to pack perishables, as carry-on baggage only».

Paragraphe 122(f)—Après «cylinders», ajouter «of an appropriate design».

Page 147

Paragraphes 124 a et b) Cable Aircraft Only—Pourquoi ne pas exclure toutes les marchandises des classes 6, 7 et 9.

Page 150

Paragraphe 131 b) «Radioactive Materials—Ajouter classes 1,5, 6,2 et 9.

Page 151

Article 134—Remplacer le titre par «Emergency Response Planning».

Page 154

Article 142—Cet article ne peut pas être respecté par la plupart des consignataires, on ne peut que rendre l'expéditeur conscient de l'existence du Code canadien sur les marchandises dangereuses.

Page 265

Articles 1 et 2—Quelle est la responsabilité de l'inspecteur indépendant à qui on permet de saisir des échantillons de marchandises dangereuses qu'il croit ne pas être admissibles aux termes des règlements.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Air Transport Association of Canada:

Mr. Edwin T. Nobbs, Q.C. Legal representative;
Mr. J. W. Lambton, Chairman of the Dangerous Goods
Committee;
Mr. A. P. Manzo, Past Chairman of the Dangerous Goods
Committee.

De la Air Transport Association of Canada:

M. Edwin T. Nobbs, c.r., conseiller juridique;
M. J. W. Lambton, président du Comité sur les marchandi-
ses dangereuses;
M. A. P. Manzo, ancien président du Comité sur les mar-
chandises dangereuses.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Tuesday, March 10, 1981

Le mardi 10 mars 1981

Issue No. 11

Fascicule n° 11

Sixth Proceedings respecting:

The examination of the subject-
matter of the *Transportation of
Dangerous Goods Act*, Chapter 36,
Statutes of Canada, 1980

Sixième fascicule concernant:

L'étude de la teneur de la
*Loi sur le transport des
marchandises dangereuses*,
chapitre 36, Statuts du Canada, 1980

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Tuesday, October 21st, 1980:

"The Honourable Senator Smith moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, and any regulations that may be made thereunder.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 21 octobre 1980:

«L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, et tout règlement y afférent, et à en faire rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 10, 1981
(18)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 4:15 p.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Bonnell, Charbonneau, Langlois, Marshall, McElman, Molgat, Petten, Riley, Rowe and Smith. (11)

In attendance: From the Department of Transport: Mr. Michel Sastre, Senior Adviser, Legislation and Regulations, Transportation of Dangerous Goods; and Miss Judith Code, Assistant to the Senior Adviser, Transportation of Dangerous Goods. Mr. Jack Silverstone, Research Office, Library of Parliament.

Witnesses:

From the Canadian Manufacturers' Association:

Mr. R. M. Snelgrove, General Counsel and Secretary, Ford Motor Company of Canada Ltd.;

Mr. Robert Stanbury, P.C., Q.C., Vice-President, Secretary and General Counsel, Firestone Canada Inc.;

Mr. T. F. Huxley, Solicitor, Stelco Inc.;

Mr. D. W. Montgomery, Director, Government Relations and Legislation.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 21, 1980, resumed its study of the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Mr. Snelgrove introduced his colleagues and made an opening statement.

Mr. Stanbury made a statement and together with Messrs. Snelgrove, Huxley and Montgomery, answered the questions put to them by members of the Committee.

At 5:20 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 10 MARS 1981
(18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 15 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Charbonneau, Langlois, Marshall, McElman, Molgat, Petten, Riley, Rowe et Smith. (11)

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. Michel Sastre, conseiller principal, Législation et règlements, Transport des marchandises dangereuses; et M^{lle} Judith Code, adjoint au conseiller principal, Transport des marchandises dangereuses. M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Témoins:

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. R. M. Snelgrove, avocat en chef et secrétaire, Ford du Canada limitée;

M. Robert Stanbury, c.p., c.r., vice-président, secrétaire et avocat en chef, Firestone Canada Inc.;

M. T. F. Huxley, avocat, Stelco Inc.;

M. D. W. Montgomery, directeur du Service de la législation et des relations avec les gouvernements.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 21 octobre 1980, reprend l'étude de la teneur de la *Loi sur le transport de marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

M. Snelgrove présente ses collègues et fait une déclaration préliminaire.

M. Stanbury fait une déclaration puis, avec l'aide de MM. Snelgrove, Huxley et Montgomery, répond aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

A 17 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, March 10, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:15 p.m. to study the subject matter of the Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the chair.

The Chairman: I shall begin, if I may, by introducing Mr. R. M. Snelgrove, the General Counsel and Secretary of the Ford Motor Company of Canada, who is going to make the first portion of the presentation on behalf of the delegation from the Canadian Manufacturers' Association.

I now ask Mr. Snelgrove, who is sitting on my immediate right, to introduce his colleagues.

Mr. R. M. Snelgrove, General Counsel and Secretary, Ford Motor Company of Canada Ltd.: Thank you, Mr. Chairman. I would first like to introduce the Honourable Robert Stanbury, P.C., Q.C., who is Vice-President, Secretary and General Counsel of Firestone Canada Incorporated. To his right is Mr. Timothy Huxley, solicitor with Stelco Inc. in Hamilton. Also, I would like to introduce Mr. Douglas W. Montgomery, Director of Government Relations and Legislation with the Canadian Manufacturers' Association and Mr. Albert Deschamps, who is Manager of the CMA's Ottawa office.

The Chairman: Now, Mr. Snelgrove, I presume you would like to begin by making an opening statement.

Mr. Snelgrove: We have a few brief comments of a general nature that we would like to make. I will draw attention to a couple of points for your consideration, and would then like my colleague, Mr. Stanbury, to make some more specific comments that we think should be brought to your attention.

We understand that you received copies of our submission a couple of weeks ago, and hope that you have had an opportunity to examine it. We appreciate the fact that honourable senators recognized last fall, when you gave approval in principle to this legislation, that, as the subject was new and complex, it warranted greater scrutiny. We believe that a closer examination of this legislation is necessary and is of very valuable service, and we commend you for it. We fully endorse the general objective of the legislation. In fact, as an association we have been very concerned in recent years about the lack of uniformity in legislation that is developing in this federal state of Canada. It is clearly the intention of the act to provide one omnibus statute to regulate the transportation of dangerous goods, and this we commend.

One of the central difficulties we see with this legislation is that, because of the sheer volume of the regulatory requirements and the detailed and technical nature of those requirements, compliance is going to be difficult, no matter how willing the businessman and the employee of the business—and I emphasize the employee of the business—may be. I suspect that you gentlemen are now in a position to appreciate just how difficult it would be if, say, you were managing a

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 10 mars 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 15, pour étudier la teneur de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Je commencerai, si vous le permettez, par vous présenter l'avocat en chef et secrétaire de la société Ford du Canada Limitée, qui s'occupera de la première partie de la présentation au nom des représentants de l'Association des manufacturiers canadiens.

Je prie maintenant M. Snelgrove, qui se trouve à ma droite, de nous présenter ses collègues.

M. R. M. Snelgrove, avocat en chef et secrétaire, Ford du Canada Ltée: Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord vous présenter l'honorable Robert Stanbury, C.P., C.R. qui est vice-président, secrétaire et avocat en chef de Firestone Canada Inc. A sa droite, M. Timothy Huxley, avocat de Stelco Inc. de Hamilton. J'aimerais également vous présenter M. Douglas Montgomery, directeur du service de la législation et des relations avec les gouvernements de l'Association des manufacturiers canadiens ainsi que M. Albert Deschamps, qui est directeur du bureau d'Ottawa de l'AMC.

Le président: Je suppose, M. Snelgrove, que vous aimeriez faire une déclaration préliminaire.

M. Snelgrove: Nous aimerions faire quelques brefs commentaires d'ordre général. J'attirerai votre attention sur quelques points et j'aimerais que mon collègue, M. Stanbury, vous donne certaines précisions sur lesquelles nous estimons devoir attirer votre attention.

On nous a laissé entendre que vous aviez reçu des exemplaires de notre mémoire, il y a quelques semaines, et j'ose espérer que vous avez eu l'occasion de l'étudier. Nous sommes heureux de constater que les honorables sénateurs ont reconnu l'automne dernier, alors qu'ils ont approuvé en principe cette loi qu'un sujet aussi nouveau que complexe appelait un examen plus sérieux. Nous croyons que votre désir d'étudier ce projet de loi plus à fond s'impose et que cela est très utile; nous vous en félicitons. Nous convenons entièrement de l'objectif général de la mesure législative. En fait, notre association s'est beaucoup inquiétée, au cours des dernières années, du manque d'uniformité des mesures législatives qui sont adoptées dans l'État fédéral du Canada et il est clair que la loi vise à devenir une loi omnibus qui permettrait de réglementer le transport des marchandises dangereuses; cet effort est également louable.

Une des principales difficultés que pose, selon nous, cette mesure législative, c'est que, compte tenu du simple volume des exigences réglementaires et de leur nature détaillée et technique, il sera difficile de les respecter, peu importe le bon vouloir de l'homme d'affaires et de l'employé—et j'insiste sur l'employé. Je me doute, messieurs, que vous êtes maintenant en mesure de vous rendre compte de la difficulté à laquelle on se buterait si, par exemple, vous dirigiez une petite entreprise

[Text]

small manufacturing facility with 20 employees, to find the time amidst all your other duties to be able to study these requirements and direct compliance. Even if you did, the drafting is sufficiently obscure in many places to frustrate your best intentions. What will happen, in our view, is that a whole new business activity in dangerous goods consulting will emerge. Large companies may develop this expertise internally but smaller companies will have to look elsewhere for help. We are concerned because 75 per cent of CMA membership are manufacturers with fewer than 100 employees. Therefore, the problems that are presented by this bill, and the complexity of this bill, are not, contrary to popular belief, only the problems of the minority of members, namely the large companies, but are problems for the small companies which represent 75 per cent of our membership.

I would like to make a comment, if I may, relative to the complexity of the situation in another vein. As honourable senators will know, in order to have compliance with the law, the law has to be understood, and there has to be a consensus on compliance on the part of those who are being regulated. If the law is such that it is not comprehensible, and it is too complex to be understood by the people who are in effect regulated—and here we are talking about not only the directors of manufacturers or shippers, we are talking about employees of shippers and the shippers themselves—the problem here is: are we going to be able to develop a statute that is going to have this very vital consensus ingredient concerning compliance?

We have followed with considerable interest the recent reports of the Joint Parliamentary Committee of the Senate and House of Commons on Statutory Instruments. That body has done some outstanding work, but unfortunately its recommendations are not getting the consideration we feel they should. Among the recommendations that committee made in its report was that all subordinate legislation, guidelines, interpretative rulings and policy statements should stand referred to a standing joint committee on regulatory review. Also it is recommended that "specific principles and techniques for the drafting of subordinate legislation be scrupulously followed." We believe that if such a review committee were now in place we would all benefit. In other words, this report foresees the establishment of a committee that would examine the scope of the proposed regulations, the obscurity of any provisions and whether or not the requirements were being drafted in accordance with the prescribed criteria. This legislation is an exemplary case to illustrate the very problems that the joint parliamentary committee was trying to come to grips with, in addition to the regulations.

We have some difficulties with the act, and Mr. Stanbury will point out these concerns to you in a moment. Our suggestions on the act are essentially designed to make the legislation more workable. When one gets to the regulations, however, one falls into an abyss of confusion, and one wonders whether or not the legislation will be workable. We think there is a need for someone to review the regulations seriously with the object of trying to reduce and crystalize the requirements so that, as the Honourable Mr. Justice Samuel Grange said in his report, they will be "intelligible to the general personnel of railways, manufacturers, producers and shippers". At the

[Traduction]

de 20 employés et que vous deviez trouver le temps, malgré toutes vos autres fonctions, d'étudier ces exigences et de voir à ce qu'elles soient respectées. Même si vous y parveniez, certains passages sont suffisamment obscurs pour vouer à l'échec vos meilleures intentions. Nous croyons qu'il se créera, en conséquence, un tout nouveau secteur de consultation, en matière de marchandises dangereuses. Il se peut que les entreprises de grande envergure puissent embaucher des spécialistes et ouvrir leur propre service dans ce domaine, mais les plus petites entreprises devront trouver de l'aide à l'extérieur. Nous sommes inquiets, parce que 75 p. 100 des membres de l'Association des manufacturiers canadiens ont moins de 100 employés. Ainsi, contrairement à la croyance populaire, la complexité de cette loi ne pose pas de problèmes à la minorité de nos membres seulement, les sociétés importantes mais aux petites entreprises, qui représentent 75 p. 100 de nos membres.

Permettez-moi, dans un autre ordre d'idée, un commentaire sur la complexité de la situation. Comme les honorables sénateurs le savent, la loi doit, pour être respectée, être comprise; et tous ceux qui font l'objet d'une réglementation doivent s'y conformer. Si la loi est à ce point complexe qu'elle devient inintelligible pour ceux à qui elle s'adresse—et ici nous ne parlons pas seulement des directeurs de manufacture ou des expéditeurs, mais aussi des expéditeurs et des expéditeurs eux-mêmes—le problème suivant se pose: serons-nous en mesure de rédiger une loi qui obtienne cet accueil général si nécessaire à son observation?

C'est avec un très grand intérêt que nous avons lu les récents rapports du Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes sur les textes réglementaires. Ce comité a fait un travail remarquable mais ses recommandations ne sont malheureusement pas retenues comme elles le devraient. Il avait, entre autres, recommandé dans son rapport que toute la législation subordonnée, les bulletins d'interprétation et les énoncés de politique soient renvoyés à un Comité mixte permanent d'étude de la réglementation. Il recommandait également que «soient scrupuleusement suivis certains principes et certaines techniques de rédaction». Nous estimons que l'institution d'un comité d'étude de ce genre, nous profiterait à tous. Autrement dit, ce rapport prévoit la création d'un comité qui étudierait la portée des règlements proposés, et l'obscurité de certaines dispositions, pour ensuite décider si les conditions ont été rédigées conformément aux critères prescrits. Cette législation est un parfait exemple des problèmes auxquels le Comité mixte parlementaire essayait de s'attaquer, sans compter les règlements.

Nous éprouvons, à l'égard de la loi certaines difficultés dont M. Stanbury vous fera part dans quelques instants. Les propositions que nous soumettons à l'égard de la loi visent essentiellement à la rendre plus pratique. Quant aux règlements, c'est le règne de la confusion et l'on se demande si la loi pourra être appliquée. Nous estimons qu'il est absolument nécessaire que quelqu'un étudie sérieusement le règlement, cherchant à en réduire et cristalliser les conditions, de manière à ce qu'il puisse, comme l'a dit l'honorable juge Samuel Grange dans son rapport, être compris par le personnel des chemins de fer, les fabricants, les producteurs et les expéditeurs. Nous ne

[Text]

moment we do not think such is the case In our submission we have tried under the heading of "Confusion versus Simplicity" to illustrate examples of some of the difficulties we have had in trying to arrive at a simple comprehension of a few specific points.

In our comments we want to be fair. We have just completed a seminar at which Mr. Ellison appeared as one of the main speakers last week. It was a seminar sponsored by the CMA. It is quite apparent that Mr. Ellison and the people who report to him are fully aware of the problems that an omnibus bill like this presents. We do not, by any stretch of the imagination, want to leave any impression or implication that the complexity and the problem created by a bill of this nature go unobserved by the ministry's people. Far from it. they, perhaps more than any others, realize the complexity and the difficulties of the problem. What really has to be addressed, if both the private sector and government recognize the problems, is how we are going to achieve the reduction of complexity to simplify the regulations in the code and the act, in order that a proper balance, and, more importantly, the compliance consensus be achieved. We are certainly hoping that the Department of Justice, when it peruses the draft regulations before putting them into the *Canada Gazette*, will recognize will recognize some of the interpretative difficulties. However, it would seem more appropriate if a body such as the one recommended by the joint parliamentary committee I referred to were given the job of perusing such an important massive set of subordinate legislation. That is just one way to tackle the problem.

With these general comments I will ask Mr. Stanbury to carry on and go into a little more detail concerning this legislation.

Hon. Robert Stanbury, P.C., Q.C., Vice-President, Secretary and General Counsel, Firestone Canada Incorporated: Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. First, let me say how appropriate we believe it is the Senate has chosen not only to examine the act, but also the accompanying regulations. As you know, to appreciate the full impact of the legislation, it is necessary to understand the detail of the regulatory requirements that are being superimposed on the basic statutory provisions—if you like, the meat on the bare bones. The House of Commons committee that examined the bill did not have the opportunity of seeing the meat as well as the bones.

When we appeared before the house committee, we understood that our concerns with the bill would be remedied largely in the regulations. As we do not find this to be the case, we would like to take a few moments to focus again on some of our remaining concerns with the act, as well as the regulations.

First, on the question of inspectors' powers, inspectors have very extensive powers under this legislation and we fail to see why there is continued resistance to allowing an appeal from the inspector's decision. The Explosives Act has been cited as a precedent for not providing an appeal mechanism, but we do

[Traduction]

croions pas qu'il en soit ainsi pour l'instant. Nous nous sommes efforcés, dans notre mémoire, de substituer la simplicité, à la confusion, d'illustrer certaines difficultés auxquelles nous nous sommes heurtés, en essayant de comprendre certains points.

Nous voulons être justes. Nous venons tout juste déclarer un colloque auquel a comparu M. Ellison à titre d'un de nos principaux orateurs. Ce colloque était organisé par l'AMC. Il est tout à fait évident que M. Ellison, et toutes les personnes qui relèvent de lui, sont tout à fait conscientes des problèmes que soulèvent une loi omnibus comme celle-ci. Loin de nous l'intention de laisser l'impression que la complexité de ce projet de loi et les problèmes qu'il soulève n'éveillent pas l'attention des fonctionnaires du ministère. Bien au contraire, ces derniers, beaucoup plus que n'importe qui d'autres, se rendent probablement compte de la complexité et des difficultés du problème. Ce dont nous devons vraiment nous occuper, si le secteur privé et le gouvernement reconnaissent les problèmes, est la façon d'arriver à une simplification des règlements du code et de la loi, pour atteindre un équilibre approprié et, ce qui est encore plus important, un consensus quant à leur observation. Nous espérons fermement que le ministère de la Justice, lorsqu'il étudiera les projets de règlements avant de les publier dans la *Gazette du Canada*, reconnaîtra certaines des difficultés d'interprétation. Il semblerait toutefois plus approprié qu'un organisme comme celui dont la formation est recommandée dans le rapport du Comité parlementaire mixte dont j'ai parlé, soit chargé d'étudier un ensemble aussi important et considérable de législation déléguée. Ce n'est qu'une des façons possibles d'aborder le problème.

Je demanderais maintenant à M. Stanbury de vous donner de plus amples détails sur cette loi.

L'honorable Robert Stanbury, C.P., C.R., vice-président, secrétaire et conseiller général, Firestone Canada Incorporated: Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. J'aimerais tout d'abord vous dire combien nous croyons qu'il est opportun que le Sénat ait décidé d'étudier la loi et ses règlements. Comme vous le savez, afin d'apprécier toute la portée de la loi, il est nécessaire de comprendre les règlements qui lui sont ajoutés—un peu, si vous voulez, comme la chair sur les os. Le Comité de la Chambre des communes qui a étudié le projet de loi n'a pas eu l'occasion d'étudier ces règlements.

Lorsque nous avons comparu devant le Comité de la Chambre des communes, nous savions que nos préoccupations concernant le projet de loi seraient dissipées dans l'ensemble, par les règlements. Comme nous ne croyons pas qu'il en soit ainsi, nous aimerions aborder brièvement, une fois encore certaines des préoccupations qui subsistent dans la loi et dans ses règlements.

Il convient de remarquer tout d'abord que la loi confère à l'inspecteur des pouvoirs très considérables et nous ne voyons pas pourquoi on s'obstine à s'opposer à ce qu'on puisse en appeler de ses décisions. On a invoqué comme précédent la loi sur les explosifs, qui ne prévoit pas d'appel, mais nous croyons

[Text]

not believe that analogy is an accurate or fair one. That act is of very limited application; this one is of tremendous scope. Where an inspector must act in an emergency, the right of appeal could be overridden, we suggest, where the director determines that there is serious and imminent danger to life, health or property. It has been suggested that a call to an inspector's superior or to the director is all that would be needed to correct any abuse of authority, but you will recognize that is no appeal at all in law.

On the subject of compatibility with United States regulations, we want to point out that much of the product manufactured in Canada moves to our principal trading partner to the south. However, this legislation has not been made compatible with United States requirements. We understand the requirements are now quite close in the two countries but not identical. It should be possible, we feel, to resolve these differences by negotiations, and so to move toward uniformity or at least reciprocity. Meanwhile, few products, and chlorine has been given as an example, which are classified differently in each country, could be dealt with specifically in the regulations. We hope that your committee will recognize incompatibility as a serious problem in implementing this legislation.

On spill reporting, we believe that there must be uniform spill reporting requirements, and the requirement to report should not include minor spills that can be responded to by quick action of the carrier or the shipper. There has been an attempt to limit the requirement to report. However, again we think the drafting language needs to be made more specific, and in our brief we have suggested that a clear exemption be provided for minor spills.

On the question of "handling," this legislation applies to much more than the simple act of transporting goods between A and B. We recognize that goods prepared for transportation might need to be covered, but we have asked that the act make clear that it does not reach further into the manufacturing process, which is already provincially regulated. We have been told that there is no intention of attempting to regulate in-plant activities under this act. If so, we believe the act should be amended to make this clear. As a second-best solution, we welcome the attempt in the fourth draft of the regulations to limit the application of the act in the pre-transportation phase. I am speaking of section 1(a) of Part I of the proposed regulations at page 1, which would go a long way to accomplish this purpose. However, although perhaps not intended, goods being processed or stored within a manufacturing facility would appear to be still covered and not exempt by this proposed section.

There remains, therefore, even with this proposed regulation an area of overlap and potential conflict and confusion of federal and provincial regulation of in-plant activity, including storage. So we urge that the exemption be broadened and clarified to cover storage. To our surprise and, if I may say so, dismay, we have learned since preparing our brief that even the proposed inadequate exemption in section 1(a) of Part I is to be withdrawn, because as drafted it apparently could be interpreted to exempt Canadian Pacific Railways from the

[Traduction]

que l'analogie est, ni exacte ni juste. Cette loi a une application très limitée; la portée de la nôtre est très étendue. Si l'inspecteur se trouve dans un cas d'urgence, le droit d'appel pourrait, selon nous, être écarté, lorsque le directeur juge qu'il existe un danger sérieux et éminent pour la vie, la santé ou la propriété. On a suggéré qu'un appel au directeur ou au supérieur de l'inspecteur suffirait pour corriger tout abus d'autorité, mais vous admettez que cela ne constitue aucunement un appel au sens de la loi.

A propos de la compatibilité avec les règlements des États-Unis, soulignons que beaucoup des produits fabriqués au Canada sont expédiés vers le sud, à notre principal partenaire commercial. Mais cette loi n'a pas été formulée de façon compatible avec les exigences américaines. Sans doute, les exigences des deux pays se rapprochent de plus en plus, mais elles ne sont pas identiques. Il devrait être possible, selon nous, de résoudre ces différences par des négociations et d'atteindre ainsi une uniformité ou, du moins, à une certaine réciprocité. Entre temps, quelques produits, dont la chlorine, qui sont classés différemment dans chaque pays, devraient être traités spécifiquement dans les règlements. Nous espérons que votre Comité reconnaîtra que l'incompatibilité pose un sérieux obstacle à l'application de cette Loi.

Les rapports sur les déversements doivent être uniformisés et on ne devrait pas faire rapport des déversements mineurs auxquels le 7 transporteur ou l'expéditeur peut remédier en agissant rapidement. On a essayé de limiter les exigences dans la rédaction des rapports. Mais ici encore, le libellé du projet de loi doit être plus précis et, dans notre mémoire, nous avons suggéré qu'une exemption nette soit prévue pour les déversements mineurs.

Au chapitre de la manutention, ce projet de loi déborde le simple transport d'une marchandise entre le point A et le point B. Nous admettons que la loi doive régir les marchandises destinées au transport, mais nous avons demandé que la Loi précise que cela ne touche pas la méthode de fabrication, qui est déjà réglementée à l'échelle provinciale. On nous a dit que l'intention n'était pas de réglementer les activités internes de l'usine. S'il en est ainsi, nous croyons qu'il faudrait modifier la Loi pour établir clairement ce point. A titre de deuxième solution, nous voyons d'un œil favorable la quatrième ébauche des règlements, où l'on s'efforce de limiter l'application de la loi, dans l'étape antérieure au transport. Je parle de l'article 1(a) de la Partie I des règlements proposés à la page 1, qui nous rapprocherait beaucoup du but. Mais les marchandises, entposées ou en voie de fabrication, sembleraient encore régies, et non pas exemptées, par l'article proposé, que ce soit intentionnellement ou non.

Il subsiste donc un certain chevauchement, un conflit possible, une confusion, entre les règlements fédéraux et provinciaux dans l'activité à l'usine, y compris l'entreposage. Nous insistons donc pour que l'exception soit élargie et clarifiée, pour qu'elle s'étende à l'entreposage. A notre surprise, pour ne pas dire notre découragement, nous avons appris que, depuis la rédaction de notre mémoire, l'exception inappropriée proposée à l'article 1(a) de la Partie I doit être retirée, parce que, telle que rédigée, elle pourrait apparemment être interprétée

[Text]

application of the act. Surely that suggests a need to redraft the section, not to drop it. The problem the exemption was intended to correct remains, that the act must be limited so that it does not cover in-plant activities. Transportation activities should be deemed to commence only when goods have been finally prepared for shipping and placed in a shipping area, and transportation activities should be deemed to end when goods are received by a consignee in his receiving area. To achieve this, we believe that section 3 of the act should be amended by the addition of a section 3(d) which would exempt handling within a manufacturing or storage facility, including receiving areas but not including shipping areas, unless the dangerous goods are in or on means of transport for shipment beyond the manufacturing or storage facility. Failing this or pending such amendment of the act, section 1(a) of Part I of the regulations should be amended to similar effect, in our view.

That gives you an overview of the particular concerns that we wanted to focus upon today, and Mr. Snelgrove and Mr. Huxley and I would be glad to try to answer your questions, Mr. Chairman, and honourable senators.

The Chairman: Thank you very much. Questions, gentlemen? Perhaps I could start by asking a question about a matter which was emphasized by witnesses on another occasion, and that was the question of uniformity with the International Air Traffic Association's or the United Nations' regulations relating to these matters. Has that problem engaged your attention, Mr. Snelgrove?

Mr. Snelgrove: Yes. Perhaps Mr. Huxley could address himself to that point.

Mr. T. F. Huxley, Solicitor, Stelco Inc.: The area of IATA regulations gave us some concern initially. It was pointed out to us by Mr. Ellison that IATA regulations are followed, I understand, by only one country, the United Kingdom. As a result of that, in trying to create some type of uniformity based on the regulations, the IATA part would be inappropriate, since it is not followed in all countries. If your question extends also into the area of the United States, I think the points that were made by Mr. Stanbury are well taken. Surely after the development of a long list of chemicals that will be found in schedule A, and in light of the few chemicals that are a problem, as I understand it, between what happens in the United States and in Canada, it should be possible at this stage to develop a list of those chemicals that should be treated differently and have them specifically exempted. So if you complied with Title 49, you could be in compliance with this legislation and would avoid liability.

The problem with this whole liability area is that with any type of situation in which you find yourself where you do not comply fully with the Canadian legislation as it is presently drafted, that is equivalent to an offence; it gives rise to an offence. If you have read the offence sections carefully, you will see that once an offence arises that allows you to be open to penalties as well as to damages in respect of a clean-up, if there is a situation where a spill occurs, even though it may have nothing to do with the particular offence that you committed. You may leave a placard off, but that does not

[Traduction]

comme soustrayant les chemins de fer du Canadien Pacifique à l'application de la loi. Manifestement, il faut y voir une intention de reformuler l'article, non de l'abroger. Le problème que l'exception devait rectifier subsiste: la portée de la loi doit être restreinte pour y soustraire l'activité interne de l'usine. Le transport ne devrait commencer qu'au moment où les marchandises, prêtes à livrer, sont placées dans l'aire d'expédition, et il devrait finir lorsqu'elles sont rendues dans l'aire de réception du destinataire. A ces fins, il faudrait, à notre avis, modifier l'article 3, par l'adjonction d'un alinéa *d*) qui ferait une exception de la manutention dans une usine ou un entrepôt, y compris les aires de réception, mais à l'exception des aires d'expédition, à moins que les marchandises dangereuses ne soient chargées pour être expédiées au-delà de ces installations. A défaut de cet alinéa, ou en attendant la modification de la loi, il faudrait, à notre avis, modifier à cet effet l'alinéa *a*) de l'article 1 de la Partie I du règlement.

Monsieur le président, honorables sénateurs, voilà un bref aperçu des questions qui nous intéressent particulièrement et dont nous voulons discuter aujourd'hui; nous serons heureux, M. Huxley et moi-même de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup. Questions, messieurs? Je peux commencer en posant moi-même une question sur un sujet sur lequel d'autres témoins ont déjà insisté, celui de la compatibilité avec les règlements promulgués en la matière par l'Association du transport aérien international ou les Nations unies. Monsieur Snelgrove, vous êtes-vous intéressé à cette question?

M. Snelgrove: Oui. M. Huxley répondra à votre question, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

M. T. F. Huxley, avocat, Stelco Inc.: Merci. Les règlements de l'ATAI nous ont d'abord causé quelque souci et M. Ellison nous avait signalé que les règlements de l'ATAI ne sont observés que par un pays, le Royaume-Uni, je crois. Il serait donc futile de rechercher quelque compatibilité avec les règlements de l'ATAI puisqu'ils ne sont pas observés dans tous les pays. Si votre question porte aussi sur les États-Unis, M. Stanbury a soulevé des points pertinents. Après avoir dressé une longue liste des produits chimiques, qui figure à l'Annexe A, et compte tenu du petit nombre d'entre eux qui nous cause des problèmes, si je comprends bien, aux États-Unis comme au Canada, il nous serait possible, à ce stade, de dresser une liste de ces produits qui nécessiteraient un traitement différent et de voir à ce qu'ils soient visés par cette exception. Si donc, l'on se conforme au tableau 49, on se conforme également à la loi.

Le problème que pose tout ce domaine de responsabilité provient de ce que, dans n'importe quelle situation où vous ne respectez pas complètement la loi canadienne, selon le libellé actuel, vous êtes coupable d'un délit, et, si vous avez lu attentivement les articles portant sur les délits, vous savez que vous êtes passible à des pénalités et aux frais de nettoyage, dans le cas d'un déversement, même si cela n'a rien à voir avec le délit dont vous êtes coupable. Ne pas avoir apposé une plaque ne signifie pas nécessairement que vous avez provoqué les dégâts survenus par la suite. Nous nous inquiétons de ce

[Text]

necessarily mean that leaving the placard off created the damage that later ensued. Our concern is that at present the offence sections are worded in such a way that they are really very onerous.

The Chairman: It seems to me the other witnesses to whom I was referring also made reference to the code being worked out by the United Nations, the name of which I do not at the moment recall. Are you familiar with that?

Mr. Huxley: I am not personally familiar with it.

Senator Bonnell: It has been suggested that minor spills might not have to be notifiable. What is the interpretation of the CMA of a minor spill? Who makes the decision that it is minor?

Mr. Huxley: We dealt with that in the brief that is before you, page 14. The problem is one of what the threshold is going to be as to when a spill is deemed minor and when it is major. It is our concern that the threshold at the moment is too low. We would like to see that extended to a higher level to prevent unnecessary reporting. We feel that if the threshold were raised to a level that is suggested in the last sentence of the middle paragraph on page 14, it would be an acceptable level. There you see we are suggesting that perhaps spill reports should be required only where damage or danger to life, health or property is a reasonable and probable result of the spill and where the potential danger of such a spill cannot be remedied by immediate action.

Senator Bonnell: Who is to make that determination?

Mr. Huxley: This is a difficult question to answer, because even under the existing spill reporting requirements it is a subjective test. Our concern is that the subjective test is worded in such a way that everything is going to end up being reported in order to be perfectly safe. We feel that this leads to a lot of unnecessary reporting and that if a higher threshold were stated then what might be considered as minor spills would not become a bothersome addition to the workload of Transport Canada.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, does the witness think that the fact that minor spills are not being reported might mean that some transporter or some carrier could be very careless and there could be a lot of minor spills. If these were reported maybe they could be checked into before you had a major spill. If he is having minor spills, the chances are that later on we will run into a problem where we get a major spill. He may be a careless type of carrier, and by everything being reported, even if nothing has to be done when some minor spills occur, the knowledge that this carrier has had a lot of minor spills might lead to action being taken to prevent something worse later on.

Mr. Huxley: At this stage it is probably impossible to answer the question and say whether that would or would not be the result. My submission is that this legislation is of such broad scope, and is going to affect so many people in Canada in business and in their daily lives, that the legislation as a whole will raise consciousness in respect to the proper handling

[Traduction]

que les articles portant sur les délits sont actuellement libellés de telle manière qu'ils sont vraiment très onéreux.

Le président: D'autres témoins ont, il me semble, fait allusion au code que l'ONU est en train de rédiger et dont j'ai oublié le nom. Êtes-vous au courant?

M. Huxley: Non.

Le sénateur Bonnell: On a proposé qu'il ne soit pas obligatoire de rapporter les déversements mineurs. Comment l'Association des manufacturiers canadiens entend-elle l'expression déversement mineur? Qui décide que c'est un déversement mineur?

M. Huxley: Nous avons, à la page 14 de notre mémoire, discuté de ce problème qui nous semble consister essentiellement à fixer le seuil qui déterminera s'il s'agit d'un déversement mineur ou majeur. À notre avis, à l'heure actuelle, le seuil est trop bas. Nous aimerions qu'il soit élevé pour éviter des rapports inutiles. À notre avis, si le seuil était élevé au niveau que nous proposons dans la dernière phrase du paragraphe situé au milieu de la page 14, ce niveau serait acceptable. Vous voyez que nous y suggérons qu'on pourrait peut-être n'exiger de rapports que dans les cas où on est en droit de s'attendre, avec une probabilité raisonnable à des dégâts ou à un préjudice à la vie, à la santé ou à la propriété et que ce risque ne saurait être écarté par des mesures immédiates.

Le sénateur Bonnell: Qui doit prendre la décision?

M. Huxley: Question à laquelle il est difficile de répondre dans les conditions qui prescrivent actuellement la rédaction des rapports, et qui sont subjectives. Nous nous inquiétons de ce que l'appréciation subjective ne soit libellée de façon qu'il faudra tout déclarer pour que la situation soit parfaitement sûre. À notre avis, nous multiplierions ainsi inutilement les rapports; si un seuil plus élevé était prescrit, les déversements que nous pourrions alors considérer comme mineurs ne viendraient pas ajouter à la tâche déjà lourde de Transport Canada.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, le témoin pense-t-il que, si les petits déversements ne sont pas signalés, certains transporteurs deviendront très négligents et nous vaudront beaucoup de déversements mineurs? S'ils étaient rapportés, ils pourraient être vérifiés, avant qu'ils dégénèrent en un déversement majeur. Si un transporteur a des déversements mineurs, il en aura probablement des majeurs, plus tard. C'est peut être un transporteur négligent et s'il doit signaler tous les déversements, même mineurs, le fait qu'ils soient connus des autorités pourrait empêcher qu'un déversement plus grave ne se produise.

M. Huxley: Il est trop tôt pour répondre à cette question et établir si, de fait, tel serait ou non le résultat. À mon avis, cette loi a une portée tellement grande et touchera tellement d'entreprises et de Canadiens, dans leur vie quotidienne, qu'elle sensibilisera les gens à la manutention des marchandises dangereuses, ce qui nous vaudra probablement, en soi, des procé-

[Text]

of dangerous goods. I suggest that that in itself will probably lead to safer procedures all the way round. We are all aware that some people take a very cavalier attitude to dangerous commodities and the way in which they handle them, and, as a result of that attitude, put us all at risk. I suggest that legislation of this type, because of the scope of the legislation, will remedy that situation, and we really do not need at this stage to begin to concern ourselves with developing a police force to go out and monitor the spiller or the person who has a number of minor spills. I suggest that problem may be resolved.

Senator Bonnell: One further question, Mr. Chairman: has the CMA approached the Department of Transport with the recommendations to allay their concerns since draft number 4 of the regulations was prepared?

Mr. Huxley: We could say that we have brought them to the attention of Transport Canada, maybe not in as direct a way as we might do, in the sense that we have prepared briefs. This brief basically follows to a large extent some of the earlier briefs that we submitted to the House of Commons, and these were certainly brought to the attention of Transport Canada. We have also had Mr. Ellison in our presence for a seminar, where over a period of a day he canvassed the subject in some detail. So I would feel that Transport Canada has a good knowledge of our concern.

Mr. Douglas W. Montgomery, Director, Government Relations and Legislation, The Canadian Manufacturers' Association: Mr. Chairman, may I add a word? We are a member of a group formed a couple of years ago called the Dangerous Goods Coordinating Committee. The CMA contributes to this body, which was formed to examine the regulations as they developed. We have one representative on that body. We have been making some input through the Dangerous Goods Coordinating Committee, but we are only one voice on a much larger body. I think the Ministry of Transport would have received some of our observations on the legislation indirectly through that body.

The Chairman: Who formed the body? Was it Transport Canada?

Mr. Montgomery: I cannot answer that. I believe the Canadian Industrial Traffic League was one of the prime forces.

Senator Rowe: Was that before the accident at Mississauga or after?

Mr. Montgomery: I could not answer that. Perhaps some of the people from the ministry could answer that.

Senator Bonnell: May I put a supplementary question, Mr. Chairman? If they approached the Department of Transport through either their own organization or through the Dangerous Goods Coordinating Committee, did they get a favourable response, that is, that their recommendations would be taken

[Traduction]

dés plus sûrs. Nous savons tous que certains transporteurs affectent envers les marchandises dangereuses, un détachement qui nous fait tous courir un danger. Je crois qu'une loi de portée aussi vaste que celle-ci corrigera cette situation. A mon avis, nous n'avons pas vraiment besoin de nous inquiéter des inspecteurs qui harcèleront le transporteur qui aura subi plusieurs petits déversements. Je crois que ce problème peut être résolu.

Le sénateur Bonnell: Une autre question, monsieur le président: l'Association des manufacturiers canadiens a-t-elle communiqué avec le ministère des Transports sur ses recommandations, depuis le projet 4, pour lui faire part de ses préoccupations?

M. Huxley: Nous pouvons affirmer que nous avons présenté ces recommandations au ministère des Transports, d'une façon qui n'est peut-être pas aussi directe que nous aurions pu, en ce sens que nous avons rédigé des mémoires, et le mémoire d'aujourd'hui donne suite, dans une grande mesure, aux mémoires précédents, que nous avons présentés aux comités de la Chambre des communes, et ces mémoires ont certainement été transmis au ministère des Transports. M. Ellison a également assisté à un séminaire auquel nous participions et, pendant une journée complète, nous avons traité de ce sujet. Je crois donc que le ministère des Transports connaît assez bien notre opinion.

M. Douglas W. Montgomery, directeur, Service de la Législation et des Relations avec le gouvernement, Association des manufacturiers canadiens: Monsieur le président, une précision, je vous prie. Nous faisons partie d'un groupe créé il y a deux ans, qui s'appelle le Comité de coordination des marchandises dangereuses. L'AMC participe aux travaux de ce comité, qui a été créé pour étudier les règlements en voie de rédaction. Nous avons un délégué à ce comité et nous avons transmis certains messages par l'intermédiaire du Comité de coordination des marchandises dangereuses; cependant, nous n'avons qu'un seul représentant, sur ce comité qui compte beaucoup de membres. Mais je pense que le ministère des Transports a été informé de certaines de nos préoccupations sur cette loi, de façon indirecte, par ce comité.

Le président: Qui a créé le comité, le ministère des Transports?

M. Montgomery: Je ne sais pas. Je crois que la Ligue canadienne du trafic industriel a été un des principaux agents.

Le sénateur Rowe: Ce comité a-t-il été créé avant l'accident de Mississauga ou après?

M. Montgomery: Je l'ignore. Les fonctionnaires du ministère pourraient peut-être répondre à cette question.

Le sénateur Bonnell: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président? Quand ils ont communiqué avec le ministère des Transports, que ce soit en tant qu'association ou par l'entremise du comité de coordination des marchandises dangereuses, leur a-t-on répondu qu'on tiendrait compte de

[Text]

into consideration, or did they receive poor consideration? Or do you feel that these recommendations have been accepted by the Department of Transport or Transport Canada? Did you get goods results from having them looked at?

The Chairman: Who would like to answer that?

Mr. Snelgrove: Perhaps I could start off, and then some of the other gentlemen could follow.

The Chairman: Yes, surely.

Mr. Snelgrove: There are two examples which are good illustrations of what some of the problems are. One was identified by Mr. Stanbury, that is, the inspector appeal, if you will. We believe that an appeal from an inspector's decision should be given in the legislation to his director, similar to some of the provincial statuts, and occupational health and safety is indicated as an example in the brief. The most recent response that we obtained from the ministry is that we can handle this on an ad hoc basis, and we do not need the appeal mechanism or the review mechanism of an appeal from the inspector's decision. If we were relying, perhaps, upon the people presently in the ministry, that may have some merit, but of course in any legislative vehicle like this people change and administrations change. There should be in a statute like this a statutory or a regulatory provision that accomplishes a review process. Now, the inspector's review or appeal seems to be at a stalemate. There is no further action on that at this point in time.

The second example relates to one of our major points, namely, handling, that is, whether the powers of the inspector and the jurisdiction in the statute would extend to handling at the plant level, the in-plant handling, if you will, which CMA has recommended it should not do under the act. Here we understood that there was an intention by the ministry that in-plant handling be covered under the bill, but very recently it has been indicated that: "no, no, we do not think that in-plant handling is covered." It was suggested: "Well, if it is not covered, then we are both in agreement as to the principle, and therefor there should be some clarifying language in the regulation or the statute to declare the intention that is commonly agreed between CMA and the ministry." It remains to be seen whether anything will develop on that, but it gives an example of no action, and the possibility of action. I Mr. Ellison appears to be receptive to ideas, but as yet there have been no indications that fruit is being borne so far as the CMA is concerned.

Senator Bonnell: You gave me two examples where so far Transport Canada has not accepted. Were there any examples where Transport Canada did accept your recommendations, and have they been placed in draft from now?

Mr. Huxley: I think the initial one was the handling one, which has now of course gone back again. We are back where we started in respect to in-plant handling, which was just referred to, so you can see that there was acceptance initially and then the CPR accident was what fouled it up, and we are back to where we were before.

[Traduction]

leurs recommandations, ont-ils obtenu une réponse défavorable, ou favorable, ou pensent-ils que ces recommandations ont été acceptées par le ministère des Transports? Quels résultats ont-ils obtenus?

Le président: Qui veut répondre à cette question?

M. Snelgrove: Je puis commencer, quitte à un autre de poursuivre.

Le président: Faites donc.

M. Snelgrove: Deux exemples illustrent bien certains des problèmes. Un premier a été donné par M. Stanbury, c'est la question de l'appel de la décision de l'inspecteur. Nous croyons que la loi devrait permettre au directeur d'en appeler de la décision d'un inspecteur, comme le font certaines lois provinciales et, dans notre mémoire, nous faisons valoir les questions d'hygiène et de sécurité au travail. Dans sa réponse, la plus récente, le ministère a déclaré que chaque cas peut être traité séparément, qu'il n'est pas nécessaire d'avoir un mécanisme d'appel ou de révision d'un appel de la décision d'un inspecteur. Si nous pouvions nous reposer, dans une certaine mesure, sur les fonctionnaires actuels du ministère, très bien; mais, bien sûr, tout change, les fonctionnaires et les administrations aussi. Cette loi que nous étudions aujourd'hui devrait comporter une disposition prévoyant la révision. Il semble maintenant impossible d'un appeler de la décision d'un inspecteur. Rien n'est prévu à l'heure actuelle.

A ce propos, le deuxième exemple, se rapporte à une de nos principales préoccupations: la manutention. Il s'agit de déterminer si les pouvoirs de l'inspecteur et la portée de la loi s'étendent à la manutention à l'intérieur des usines, ce contre quoi l'AMC s'élève. Nous pensions que le ministère avait l'intention d'inclure dans la loi la manutention à l'intérieur des usines mais il a fait savoir très récemment qu'elle était exclue. Cependant, nous pensions que si la manutention à l'intérieur de l'usine n'est pas visée, nous entendons quand même quant au principe, et, par conséquent, le règlement ou la loi devrait préciser l'intention de cette convention entre l'AMC et le ministère. Reste à voir ce qui adviendra mais cela vous donne un exemple de l'absence de mesures concrètes, alors qu'il serait possible d'en prendre. M. Ellison semble favorable à l'idée, mais jusqu'à maintenant, nous n'avons pas eu d'indication qu'il donnerait suite à notre recommandation.

Le sénateur Bonnell: Vous m'avez donné deux exemples où Transports Canada a refusé vos recommandations. Avez-vous des exemples contraires à me fournir et a-t-on rédigé un projet de recommandations?

M. Huxley: Je crois que la première concernait la manutention qui, bien sûr, s'est perdue une fois de plus. Nous sommes revenus à notre point de départ soit à la manutention dans les usines, question à laquelle nous faisons allusion il y a quelques instants; vous voyez donc que d'abord, la recommandation avait été acceptée et que par la suite, l'accident du CP est venu tout chambarder et maintenant nous retournons encore là où nous étions.

[Text]

Senator Bonnell: You are saying that your whole submission made to Transport Canada has not as yet resulted in their accepting any one recommendation other than that on the handling, which they are now backtracking on?

Mr. Huxley: There is one more area, and it goes back to the issue that was referred to initially. There were certain sections that amounted to this, if you were found to have committed an offence you were liable, and there was no escape. There is now a section which is sometimes referred to as the due diligence section. I might add that follows the recent Sault Ste. Marie case to a large degree, which was decided by the Supreme Court of Canada, so that might have a bearing on it.

Senator Langlois: Mr. Chairman, if I understood what this witness said, he made a reference to the provisions of provincial statutes for the review which he talked about. I would like him to give us the wording of such a provision in the legislation, and I would like to know from the Department of Transport if they are considering putting such wording in the act.

The Chairman: Was that a reference made by you, Mr. Snelgrove?

Mr. Snelgrove: Yes, it was, Mr. Chairman.

The Chairman: Then perhaps you would deal with the question.

Mr. Snelgrove: Yes. Senator, the provision appears in our written brief on page 11, and the legislation referred to that does provide for a review or appeal from an inspector's order under those provincial statutes is the Ontario Occupational Health and Safety Act. The provision reads as follows:

Any employer, contractor, owner, worker or trade union which considers itself aggrieved by any order made by an inspector under this Act or the regulations may, within 14 days of the making thereof, appeal to a Director, who shall hear and dispose of the appeal as promptly as is practicable.

We also understand that five more provinces have adopted similar occupational and health and safety act provisions, and other provinces are considering the same.

Senator Langlois: Is the position of the director defined in the act?

Mr. Snelgrove: Yes, it is defined. It would be the director who would be the superior to the inspector. The director is defined under the act. I would guess he would correspond to the position that Mr. Ellison might have.

Senator Langlois: Is it like the reference in the Ontario act that you were referring to?

Hon. Mr. Stanbury: We do not have the Ontario act with us, senator, I am sorry.

Mr. Snelgrove: We could certainly forward it to you.

[Traduction]

Le sénateur Bonnell: Vous dites qu'après toutes les recommandations contenues dans le mémoire que vous avez présenté à Transports Canada, le Ministère n'en a accepté aucune, sauf celle concernant la manutention, et qu'à ce sujet, il change encore maintenant d'avis.

M. Huxley: Il y a une autre question, je pense, et nous en parlions au tout début. Certains articles stipulaient que si vous étiez trouvé coupable d'un délit, vous étiez responsable et il n'y avait pas d'autre porte de sortie. Le projet de loi contient maintenant un article que l'on désigne parfois sous le titre de l'article de la diligence. J'aimerais ajouter qu'il a été adopté en grande partie à la suite de l'affaire de Sault Sainte-Marie tranchée par la Cour suprême du Canada; cet événement y est peut-être pour quelque chose.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, si j'ai bien compris ce que le témoin a dit, il a parlé d'une disposition de loi provinciale prévoyant ce mécanisme d'examen. J'aimerais qu'il nous donne le libellé de cette disposition et nous dise si le ministère des Transports prévoit utiliser les mêmes termes dans la loi.

Le président: Est-ce une chose dont vous avez parlé, monsieur Snelgrove?

M. Snelgrove: Oui, monsieur le président.

Le président: Alors vous pourriez peut-être répondre à la question.

M. Snelgrove: D'accord. Sénateur, la disposition figure dans notre mémoire à la page 11, et la loi qui prévoit effectivement un mécanisme d'examen ou d'appel à la suite d'un décret émis par un inspecteur aux termes de ces lois provinciales, c'est l'*Ontario Occupational Health and Safety Act*. La disposition est la suivante:

Tout employeur, entrepreneur, propriétaire, travailleur ou syndicat qui se considère lésé par un décret émis par un inspecteur aux termes de la présente loi ou des présents règlements peut, dans un délai de 14 jours, faire appel à un directeur qui doit entendre et régler l'appel le plus tôt possible.

Nous croyons aussi savoir qu'il y a aujourd'hui cinq autres provinces qui ont adopté des dispositions semblables et que d'autres songent à le faire.

Le sénateur Langlois: Le poste du directeur est-il défini dans la loi?

M. Snelgrove: Oui, il l'est. Le directeur est le supérieur de l'inspecteur et son titre est précisé dans la loi. Je crois que son poste correspond à celui de M. Ellison.

Le sénateur Langlois: Est-ce de la loi de l'Ontario dont vous parliez?

L'honorable M. Stanbury: Je regrette, sénateur, mais nous n'avons pas en main la loi de l'Ontario.

M. Snelgrove: Nous pourrions certainement vous la faire parvenir.

[Text]

The Chairman: Yes, would you do that? If you sent it to our secretary, Mrs. Pritchard, she will see that it goes to the committee.

Mr. Snelgrove: Very well.

Senator Riley: Mr. Chairman, I would like to ask a question. Is it not true that the regulatory process generally is an evolutionary one, and that when regulations are first drawn up you are going to find some weaknesses this way or weaknesses that way, and that government generally will correct those weaknesses—if they are really weaknesses—and that the final draft of the regulations cannot actually cover all situations, and that regulations change and evolve?

Mr. Snelgrove: Yes, I think your comment is correct. There is also the other side of the coin, that there is a great deal of legislation that is restricted to correcting the abuse. Rather than try to cover the waterfront of the particular subject matter by very general or residual type provisions, there is the step-by-step process of statutes which we would prefer to see. We are faced here with a very complex act, and we are faced here with something that is unique in legislation, or if it is not unique it is a very infrequent type of statute which we are dealing with, and very complex. We are talking about chemical standards.

Senator Riley: But a very necessary one.

Mr. Snelgrove: But a very necessary one. There is no question about that. The thrust of what I am trying to say, senator, is that because of its complexity, because of the compliance cost to both small companies and large companies in the private sector, it in effect requires the total revision of what has gone on in the area of transportation—the training of people and this sort of thing. It should be a statute which attempts to take large chunks of the problem and legislate those large chunks, and then make the approach gradually, as problems arise, to cover the remaining chunks that are determined by actual experience and are considered to be continuing problems. That would be better than taking the approach of saying: “let us try and encompass everything that we can possibly imagine,” and then moving back from that direction, because the impact of this legislation in its complexity is horrendous on the private sector.

Mr. Huxley: One of the problems that we are faced with in this legislation is that it is starting to get a lot like the Income Tax Act. You have enabling legislation and you have a lot of regulations, and then you have interpretations. At our most recent conference where Mr. Ellison was present, one of the purposes of the conference was to enlighten businessmen about what they faced with this legislation. We all had various tasks to do that day covering various areas, and one of the areas I had to deal with was to try to define what was a dangerous commodity. I likened it to a road map of the eastern United States, where you are trying to find your way through a maze of roads. I took the people through a fairly circuitous route to try and find whether or not their goods were dangerous. If they were lucky and they had a commodity that happened to be listed in schedule A of the list—there is a document called List A that lists a lot of known chemicals—they would find they

[Traduction]

Le président: Oui, en auriez-vous l'obligeance? Si vous l'envoyez à notre secrétaire, M^{me} Pritchard, elle veillera à ce que le Comité la reçoive.

M. Snelgrove: Très bien.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, j'aimerais poser une question. N'est-il pas vrai que la réglementation en général évolue et qu'après un premier projet de rédaction vous constatez qu'ils contiennent des points faibles ici et là et que de façon générale, le gouvernement va y remédier, s'il y a lieu; de plus, la version finale des règlements ne peut en réalité couvrir toutes les situations puisque les règlements évoluent?

M. Snelgrove: Oui, je crois que votre observation est pertinente. Il faut aussi tenir compte de l'autre côté de la médaille. Beaucoup de lois sont adoptées pour corriger des abus et plutôt que de tenter de couvrir tout le sujet en particulier à l'aide de dispositions générales ou résiduelles, nous préférons procéder par étapes. Nous étudions ici une loi très complexe et qui, je crois, est une mesure législative unique, sinon peu fréquente. Nous parlons ici de normes concernant les produits chimiques.

Le sénateur Riley: Mais c'est une loi très nécessaire.

M. Snelgrove: En effet. Il n'y a aucun doute là-dessus. Les arguments que j'avance, sénateur, je les soutiens en raison de la complexité de la loi, des frais que devront engager les petites et grandes sociétés du secteur privé; tout cela en effet exige une révision complète des mesures législatives dans le domaine des transports, la formation de personnel et ce genre de choses. Le projet de loi actuel doit tenir compte des principaux problèmes pour ensuite adopter une approche graduelle, au fur et à mesure que d'autres problèmes se posent, pour traiter des points laissés en suspens qui sont en fait dictés par la réalité et qui sont considérés comme des problèmes permanents. Tout cela plutôt que de dire: Essayons d'englober tout ce que nous pouvons imaginer, et ensuite de revenir sur les détails, parce que l'incidence de cette loi dans sa complexité est horrible pour le secteur privé.

M. Huxley: L'un des problèmes que pose cette loi est le fait qu'elle commence à toucher énormément de points comme la Loi de l'impôt sur le revenu. Vous avez une loi habilitante et vous avez un grand nombre de règlements, et ensuite, vous avez des interprétations. Lors de notre plus récente conférence à laquelle assistait M. Ellison, on voulait, entre autres, éclairer les hommes d'affaires sur ce que signifiait pour eux cette loi. Nous avions tous ce jour-là différentes tâches à exécuter qui recouvraient divers domaines et j'ai été notamment chargé d'essayer de définir ce qui était une marchandise dangereuse. Il me semblait que j'utilisais une carte routière de l'Est des États-Unis, et que j'essayais de trouver mon chemin à travers un dédale de routes. J'ai fait parcourir à ces personnes, je crois, un chemin assez sinueux pour essayer de trouver si leurs marchandises étaient ou non dangereuses. S'ils avaient la chance d'avoir une marchandise qui figurerait à l'Annexe A de

[Text]

could pretty well make their way through the legislation quickly. If they did not fall into that category and they had a dangerous commodity that was not so defined in that list, things became very very complicated for them in trying to figure out where they stood. Along the way, various problems developed in that area and in other areas. The general response that we seemed to have from the ministry was: "Well, our interpretation is that the legislation does not apply that way," or, "It does apply this way," or, "You should not worry about this, or worry about that." That leads us to believe that this legislation is going to be very difficult to deal with, because it is not fixed; it is rather like trying to hit a moving target. You need to know exactly where you stand. There are all kinds of requirements in the legislation to be complied with, and if you do not comply you commit an offence. What I am suggesting is that it would be much more beneficial if the legislation took a run at a tough topic without trying to bite off too much, so to speak, and attempted to deal with areas that are clearly definable at this stage, and then add to those areas in the future, as opposed to getting into a situation where a lot of the rules may be resolved for some people by interpretation bulletins that come from the ministry.

Hon. Mr. Stanbury: Mr. Chairman and honourable senators, I do not think the clarifications which we are proposing would add greatly to the bulk of the act or the regulations. I am sympathetic to the senator's concern but if it is so complex—and perhaps necessarily so—then the clearer we can be the more likelihood there is that the legislation is going to accomplish its own objective and the government's objective, and parliament's objective, of trying to improve the safety of the environment. If people cannot understand it, or if it is so oppressive to the small businessman particularly so that he throws up his hands and says, "I do not know how to cope with this," I do not think the legislation will meet its purpose. We have approached this, we hope, in a very responsible way. We acknowledge that it is necessary, but approaching it as the government has tried to do, by doing as much as possible at once, makes it very complex. Let us try to make it as clear as we possibly can. The Senate, if I may say so, has a reputation for being very practical on these matters.

Senator Langlois: And thorough.

Hon. Mr. Stanbury: And thorough—understanding that sometimes legislation has not been completely thought through in all its detail in the other place. God forbid that the other place should ever make a mistake, but sometimes the Senate has been able to identify some very practical considerations which have been overlooked. So we are bringing these few suggestions to you with that thought in mind. We should not try to do everything at once thereby just adding to the bulk of the regulations.

Senator Riley: I appreciate what Mr. Stanbury says. But I have in mind something I mentioned before and it has to do with the inspector's review and the appeal that was suggested by the first witness. What nature of appeal would he recommend to Transport? Now what I have in mind is that we have had two very serious incidents in New Brunswick with danger-

[Traduction]

la liste, soit le document qui énumère un grand nombre de produits chimiques connus, ils constataient qu'ils pouvaient assez rapidement s'y retrouver dans la loi. Cependant, si leur marchandise n'entrait pas dans cette catégorie et qu'ils avaient une marchandise dangereuse qui n'avaient pas été ainsi définie dans cette liste, il devenait extrêmement compliqué pour eux de se situer. Éventuellement, divers problèmes se sont créés dans ce domaine et dans d'autres. Le ministre répondait généralement que selon son interprétation, la Loi ne s'applique pas de cette façon qu'elle s'applique de cette façon, ou qu'on ne devrait pas s'inquiéter de ceci ou de cela. Cette attitude nous porte à croire que cette loi sera très difficile à administrer, parce qu'elle n'est pas précise c'est un peu comme si l'on essayait d'atteindre une cible mobile. Il faut savoir exactement où l'on se situe. Il y a tout sorte d'exigences dans la loi auxquelles il faut se conformer, sinon, on commet une infraction. Je crois qu'il voudrait mieux que la Loi s'attaque à une question cruciale sans essayer d'englober trop de questions, si l'on veut et s'arrête à des domaines qui sont clairement définissables à ce stade-ci. Elle pourra ensuite élargir son champ d'application, au lieu qu'un grand nombre de règles soient résolues pour certains par des bulletins d'interprétation provenant du ministère.

L'honorable M. Stanbury: Monsieur le président et honorables sénateurs, les précisions que nous proposons n'ajouteraient pas sensiblement à l'ensemble de la loi ou des règlements. Je sympathise avec la préoccupation du sénateur mais c'est si complexe, et peut-être à juste titre, que plus nous serons clairs, plus il y aura de chance que la loi atteigne son propre objectif, celui du gouvernement et du Parlement, qui consiste à essayer d'améliorer la sécurité de l'environnement. Si la population ne peut le comprendre, et si la loi est si oppressive pour les petits hommes d'affaires qu'ils renoncent à la comprendre, je ne crois pas que la loi va atteindre son objectif. Nous avons donc abordé cette question, nous l'espérons, d'une façon très responsable. Nous reconnaissons la nécessité d'agir, mais en abordant la question comme le gouvernement l'a fait, en essayant d'en faire le plus possible d'un coup, nous compliquons énormément la chose. Il nous essayer de la rendre aussi claire que possible. D'ailleurs le Sénat, si je puis dire, a la réputation d'être très pratique en ces matières.

Le sénateur Langlois: Et consciencieux.

L'honorable M. Stanbury: Et consciencieux. Il comprend que parfois la loi n'a pas été complètement pensée dans tous ses détails à l'autre endroit. Loin de nous l'idée que les erreurs puissent être commises à l'autre endroit, mais je pense que parfois le Sénat a été capable de trouver des points très pratiques qui étaient passés inaperçus. Nous présentons ces quelques suggestions dans cet état d'esprit. Nous ne devrions pas tenter de tout faire à la fois, ce qui alourdirait davantage les règlements.

Le sénateur Riley: J'apprécie les commentaires de M. Stanbury, mais j'ai à l'esprit une chose que j'ai déjà mentionnée. Il s'agit de l'examen de l'inspecteur et de l'appel qui avait été proposé par le premier témoin. Je crois qu'il se demandait quel genre d'appel il recommanderait à Transports Canada. Je songe plus particulièrement aux deux très graves incidents qui

[Text]

ous goods being transported to the Point Lepreau plant. One of the items was found on the street, and the other was found in a bay in a transport warehouse, inside another piece of equipment. There was a great furore over the incident. The incident when one was found on the street did not receive very much publicity, but the one that was found inside the bay in the warehouse received a lot of publicity, and these were actually very dangerous goods. If you had an appeal on what the inspector designated as a dangerous commodity or item in a case like that, what type of appeal would you make, and how long would it take to make an appeal before another such incident occurred?

Mr. Snelgrove: To answer your first question, the appeal that we have in mind could either be a judicial appeal or an administrative appeal.

Senator Riley: But how long would that take?

Mr. Snelgrove: Our recommendation indicated an order to be made within 14 days from launching the appeal. What would be the most practical thing to us it seems would be an administrative appeal to the director from the inspector's order so that the inspector knows that his decision is subject to review. It is a check and balance, if you will. Our brief does indicate that if the situation on which an appeal is about to be lodged creates a problem involving danger to life, health or property, and it is an emergency situation, then action would be taken immediately to correct that emergency situation. So we are not advocating an appeal procedure when there is a clear emergency involved, and this we set forth in our brief.

Senator Riley: But you said that the administrative or the judicial appeal could be settled within 14 days, but that is sort of wishful thinking, is it not?

Mr. Snelgrove: Well, this is the procedure that is set forth in the Ontario Occupational Health and Safety Act.

Senator Riley: But if it were mandatory?

Mr. Snelgrove: Yes, then it would be in the statute. This is the procedure that is set forth in the Ontario Occupational Health and Safety Act, and this is the recommended appeal procedure that we are suggesting. It is a short period of time, recognizing that if there is imminent danger to life, property, et cetera, then there would be no appeal. You would have to correct the immediate danger. But if there was no problem of an immediate danger then the appeal decision would have to be given by the director within 14 days. That is fairly soon.

Mr. Huxley: The other thing that it is important to know is that it may not always be a situation similar to what you are referring to. There are going to be arguments develop between the ministry, I take it, and a particular manufacturer or a carrier over segregation, for example. There may be arguments in that area or over some other section of the regulations, where there is not an emergency situation in existence, and it could well be that an inspector simply is having difficulty at that particular time in understanding the point of view of the carrier or manufacturer. These matters then could be resolved in 14 days without any danger to the public.

[Traduction]

se sont produits au Nouveau-Brunswick, mettant en cause des marchandises dangereuses transportées à l'usine de Point Lepreau. L'une d'entre elles avait été trouvée dans la rue et l'autre, dans une saillie de l'entrepôt de transport à l'intérieur d'une autre pièce d'équipement. L'incident avait suscité une grande fureur. On a accordé très peu de publicité au premier incident mais on a fait beaucoup de cas du second puisqu'il s'agissait en fait de marchandises très dangereuses. Si vous deviez en appeler du jugement de l'inspecteur dans un cas comme celui-ci, quel appel choisiriez-vous, et combien de temps faudrait-il pour interjeter un appel avant qu'un autre incident du genre ne se produise?

M. Snelgrove: En réponse à votre première question, nous songeons à un appel qui serait soit judiciaire soit administratif.

Le sénateur Riley: Mais combien de temps faudrait-il?

M. Snelgrove: Selon nos recommandations, il faudrait que l'ordre soit donné dans un délai de 14 jours après que l'on a interjeté appel. A notre avis, il semble que ce qui serait le plus pratique sur le plan administratif serait d'en appeler au directeur dont relève l'inspecteur afin que celui-ci sache que sa décision est l'objet d'une étude. C'est en quelque sorte une vérification pour rétablir une situation. Nous proposons dans notre mémoire que si la situation au sujet de laquelle on a interjeté appel crée un problème qui met en danger la vie, la santé ou la propriété, et qu'il s'agit d'une situation d'urgence, il faut alors prendre immédiatement les mesures en vue de corriger la situation. Nous ne sommes pas en faveur de recourir à un appel lorsqu'il est clairement établi qu'il s'agit d'une situation d'urgence et nous l'expliquons dans notre mémoire.

Le sénateur Riley: Mais vous dites que l'appel sur le plan administratif ou judiciaire pourrait être réglé dans les 14 jours, c'est plutôt un espoir que la réalité, n'est-ce pas?

M. Snelgrove: C'est la procédure qui est établie dans la loi de l'Ontario «Occupational Health and Safety Act».

Le sénateur Riley: Et si c'était obligatoire?

M. Snelgrove: Alors se serait stipulé dans la loi. C'est une procédure qui est établie dans cette loi de l'Ontario et c'est la procédure d'appel que nous recommandons. Il s'agit en effet d'une période très courte, tout en reconnaissant que s'il y a un danger imminent pour la vie, la propriété, etc., alors il n'y aurait pas d'appel. Il faudrait remédier à la situation immédiatement. Mais s'il n'y avait pas de danger immédiat, alors la décision d'en appeler devrait être donnée par le directeur dans les 14 jours. C'est un délai très court.

M. Huxley: Il est aussi important de savoir que la situation ne sera pas toujours celle à laquelle vous faites allusion. Ainsi, il peut y avoir des discussions entre le ministère, je suppose, et un fabricant ou un transporteur particulier au sujet de l'isolement, par exemple. Il pourrait y avoir des arguments de ce genre ou sur d'autres articles des règlements, lorsqu'il n'existe pas de situation d'urgence, et il se pourrait très bien qu'un inspecteur ait simplement de la difficulté à ce moment là à comprendre le point de vue du transporteur ou du fabricant. Ces questions pourraient alors être résolues dans les 14 jours sans qu'il y ait de danger pour le public.

[Text]

Senator McElman: Mr. Chairman, may I make a supplementary comment to what Senator Riley has said?

The Chairman: Yes, Senator McElman.

Senator McElman: The case raised by Senator Riley had to do with radioactive material. It was not a shipment of radioactive material; it was material of that nature included as part of instruments that were shipped for testing purposes at the Candu plant under construction. As I recall the circumstances, in one of those losses there was not even a search or any reporting that the instrument had gone astray over a period of, was it not, several weeks, Senator Riley?

Senator Riley: I am not sure of the time.

Senator McElman: What would happen in such a circumstance, waiting for an appeal?

Mr. Snelgrove: Mr. Chairman, I am assuming this instrument contained radioactive material?

Senator McElman: Yes. The instrument was such that if it had been found, for example, by teenage children they could have penetrated it to expose themselves to the radioactive material.

Mr. Snelgrove: I would suggest that this would very probably fall under the emergency situation that we mentioned. That would dispose of the appeal that we are recommending, because it is an emergency situation that could possibly effect personal injury or damage to health. The appeal procedure could not stand, and immediate action would be taken to eliminate that danger.

Hon. Mr. Stanbury: Mr. Chairman, I am not sure if it was that particular case. There was a recent case of that nature in the courts. Of course, that would be illegal now. That did not involve a spill, but the failure to report in that case was the subject of a conviction under existing law. So it would not, I think, fall under this statute at all. But in a comparable case, as Mr. Snelgrove has said, what we propose would simply impose a duty on the director to decide, in the event of an appeal, whether or not there was an emergency and whether or not there was a danger to persons or property, and in that event, as under the Ontario act, he would have the discretion to stay or affirm the inspector's order. He could affirm it until he had considered the appeal, if he wished, I believe, under the Ontario approach, so that nothing would be lost in permitting the appeal process even in that case, because the director could act as he thought best in the interim.

Senator McElman: I have another question Mr. Chairman, through you, to the Honourable Mr. Stanbury. He has suggested, I believe, that this type of legislation and the proposed regulations are more complex and difficult to administer and more difficult on the part of the carriers to meet the requirements. Would he from his experience suggest that it is any more complex than some existing legislation and regulations thereunder, such as that dealing with the Department of Revenue?

[Traduction]

Le sénateur McElman: Monsieur le président, puis-je faire une observation supplémentaire sur ce qu'a dit le sénateur Riley?

Le président: Oui, monsieur McElman.

Le sénateur McElman: Le cas soulevé par le sénateur Riley concernait du matériel radioactif. Il ne s'agissait pas d'un envoi de matériel radioactif; mais ce matériel faisait partie des instruments expédiés à des fins d'essais aux usines Candu en construction. Si je me souviens bien des circonstances lorsque c'est arrivé il n'y a même pas eu de recherches ou de rapport concernant l'instrument qui avait été perdu durant plusieurs semaines, n'est-ce pas, sénateur Riley?

Le sénateur Riley: Je ne suis pas certain de la durée.

Le sénateur McElman: Qu'arriverait-il si dans une telle circonstance si on attendait d'en appeler?

M. Snelgrove: Monsieur le président, je suppose que cet instrument contenait du matériel radioactif?

Le sénateur McElman: Oui. Si cet instrument avait été trouvé disons par des adolescents, ils auraient pu y pénétrer et s'exposer à la radioactivité.

M. Snelgrove: Je dirais que ceci constituerait probablement une situation d'urgence comme celle dont nous avons parlé plus tôt, où nous n'avons pas recouru à l'appel parce qu'il s'agit d'une situation qui pourrait probablement causer des blessures corporelles ou nuire à la santé, donc il ne pourrait y avoir de procédure d'appel; en d'autres termes, une action immédiate serait prise pour éliminer ce danger.

L'honorable M. Stanbury: Monsieur le président, je ne suis pas certain qu'il s'agisse d'un cas particulier. On a rapporté récemment un cas de ce genre devant les tribunaux. Ce serait évidemment illégal maintenant. Il ne s'agissait pas d'une fuite, mais l'omission de faire rapport dans ce cas a été l'objet d'une condamnation en vertu de la loi existante. Donc cela ne relèverait pas de cette loi du tout. Mais pour un cas semblable, comme l'a dit M. Snelgrove, ce que nous proposons, serait simplement, s'il y avait appel, d'imposer au directeur la responsabilité de décider s'il s'agit ou non d'une situation d'urgence et s'il y a danger ou non pour les personnes et la propriété, et dans ce cas, en vertu de la loi de l'Ontario, il pourrait à sa discrétion confirmer l'ordre de l'inspecteur. Il pourrait ratifier cet ordre jusqu'à ce qu'il ait étudié l'appel, s'il le désire, en vertu de la loi de l'Ontario, pour que rien ne soit perdu en autorisant le processus d'appel même si dans ce cas, le directeur pourrait agir au meilleur de sa connaissance dans l'intervalle.

Le sénateur McElman: J'ai une autre question, monsieur le président, à poser à l'honorable M. Stanbury. Il a dit, je crois, que ce genre de législation et les règlements proposés sont très complexes et très difficiles à administrer, et qu'il serait difficile aux transporteurs de s'y conformer. Dirait-il, selon son expérience, que ceci est plus complexe que certaines lois ou règlements actuels, comme ceux du ministère du Revenu?

[Text]

Hon. Mr. Stanbury: It would be difficult, Mr. Chairman, for anything to be more complex than those.

The Chairman: I think Senator McElman was betting on a sure thing there.

Hon. Mr. Stanbury: Without attempting to testify as an expert on the subject of complexity of legislation, I think it is safe to say that this is just about the most complex legislation, outside of the income tax area, that I have seen. I am very sympathetic to the efforts that have been made by at least two governments of different stripe to try to come to grips with this, and everybody, including the CMA, is anxious to see this kind of omnibus legislation effective and workable. However, we do have to recognize that it is just incredibly complex for the average person.

The people who are here as witnesses happen to represent fairly large companies, but we cannot lose sight of the fact that this affects everyone—all of us. It is not limited to commercial operations, for example. When one thinks of the potential liability, I know that the department is highly responsible, and the people who are appointed inspectors probably will be as responsible, at least, as any investigators under the Income Tax Act. I do not think that there will be any less likelihood of some conflict between employers large and small and, as Mr. Snelgrove emphasized, employees large and small, if I may use that term. Not only are we talking about the possibility of very heavy penalties for presidents of companies, but we are talking about possibly heavy penalties, though hopefully not, imposed on shipping clerks, for instance, or on a small businessman operating a gas station or hardware store. This applies to everyone. One of the natural tendencies is for us all to think of this legislation in terms of a large chemical company or an oil company which certainly needs to be subject to such legislation. These very necessary provisions need to be looked at closely in the light of the fact that they apply to everyone, and that people without the resources of large companies have will have to try to cope with these regulations. If it is to be effective, these people will have to understand them and be able to work with them.

Senator McElman: Surely, Mr. Chairman, the same applies to all legislation, both federal and provincial. A lot of it is extremely complex. It applies to the small entrepreneur the same as it does to larger one. I am thinking of my own province and the forest industry. Exactly the same regulations apply to the International Paper Company, Consolidated Bathurst or the Fraser Company, as apply to a wood broker conducting a small operation.

Senator Riley: Or the Irving Company.

Senator McElman: I was leaving that one out purposely. It would apply to a small operator employing 15 or 20 people in his operations in the woods. The same thing applies exactly: they have to be familiar with the same legislation and regulations. You have mentioned service station operators. We have our environmental protection legislation, both federal and provincial—highly complex. A service station operator has to comply with them the same as, as my honourable friend has

[Traduction]

L'honorable M. Stanbury: Monsieur le président, ce pourrait difficilement être plus complexe que ces règlements.

Le président: Je crois que le sénateur McElman était sûr de ce qu'il avançait.

L'honorable M. Stanbury: Sans vouloir m'ériger en expert en matière de complexité des lois, je crois qu'il est assez sûr de dire que c'est à peu près la loi la plus complexe, mise à part la Loi de l'impôt sur le revenu, que j'ai vue. Je suis sensible aux efforts déployés par au moins deux gouvernements d'idéologies différentes pour essayer de régler ce problème et tout le monde, y compris l'Association des manufacturiers du Canada, a hâte de constater l'efficacité de ce bill omnibus. Toutefois, nous devons reconnaître qu'elle est extrêmement complexe pour le profane.

Il se trouve que les témoins ici présents représentent d'importantes sociétés, mais il ne faut pas oublier que cette question touche chacun d'entre nous: elle ne se limite pas aux transactions commerciales, par exemple. Ainsi, pour ce qui est de la responsabilité en puissance, je sais que le Ministère est hautement responsable et que les personnes qui sont nommées inspecteurs le seront probablement tout autant que tout enquêteur nommé dans le cadre de la Loi sur l'impôt sur le revenu. Toutefois, je ne pense pas que les possibilités de conflit entre employeurs, petits et grands, et employés, petits et grands, si je peux les définir ainsi en soient atténuées pour autant. En effet, nous parlons de l'imposition éventuelle de lourdes amendes non seulement pour les présidents de sociétés, mais encore pour les agents d'expédition, par exemple, ou pour l'exploitant d'une station d'essence ou d'une quincaillerie. Cette loi s'applique à tout le monde. Nous avons tendance à penser qu'elle s'applique à des grosses sociétés chimiques ou pétrolières, qui doivent certainement être assujetties à ce genre de loi. Toutefois, il faut soigneusement examiner ces dispositions, à la lumière du fait qu'elles s'appliquent à tout le monde et que ceux qui ne disposent pas des mêmes ressources que les grandes sociétés, devront s'efforcer de se plier à ces dispositions. En effet, si on veut que cette loi soit efficace, ces personnes devront pouvoir la comprendre et l'utiliser.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, il en est de même pour toutes les lois tant fédérales que provinciales. Un grand nombre d'elles sont extrêmement complexes. Elles s'appliquent aux petits autant qu'aux grands entrepreneurs. Je songe notamment à ma propre province et à l'industrie forestière: le même règlement s'applique aussi bien à la International Paper Company, à la Consolidated Bathurst et à la Fraser Company qu'au courtier forestier dirigeant une petite entreprise.

Le sénateur Riley: Ou à la société Irving.

Le sénateur McElman: J'avais laissé cette société là de côté exprès. Il s'appliquerait à un petit entrepreneur employant de 15 à 20 personnes pour ses opérations forestières. Ils sont tous dans le même bateau: ils doivent tous connaître la même loi et son règlement. Vous avez parlé des exploitants de stations d'essence. Nous avons des lois sur la protection de l'environnement aux deux paliers et celles-ci sont hautement complexes. L'exploitant d'une station d'essence doit s'y conformer, tout

[Text]

mentioned—the Irving Oil Company in New Brunswick—highly complex legislation and regulations, so really I do not think that argument stands all that well.

Hon. Mr. Stanbury: Mr. Chairman, I am not arguing that this is unique, the fact that laws apply to both large and small companies. I am simply suggesting that this is very complex, if not more complex than any law that the average person will ever have to deal with. The senators would want to try to be sure that it is as understandable as possible, so that it will be as effective as possible.

Mr. Snelgrove: In some respects, the aspect that the complex subject of chemistry is involved plays a large part here, because the list that is being prepared relative to dangerous goods is basically a list of various chemicals. When you consider that the act has a residual category of dangerous goods, where they are not identified specifically, then anyone involved in this statute will need a consultant who knows chemistry and knows about that particular person's business, as to whether the goods he is handling fall within the dangerous goods definition, whatever that finding will develop to be. In that sense, when you consider the broad depth coverage that the act has, you can safely say it is unique.

The Chairman: Is there anything further, gentlemen?

Senator Riley: We have an appointment with President Reagan at 6 o'clock.

The Chairman: Do you feel that you have had an opportunity to put before us whatever you wanted to?

Mr. Snelgrove: Yes, I think we have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, gentlemen for your presentation. It certainly will help us in our consideration of this matter, which I am inclined to agree with you is a little on the complex side. We appreciate your having come here; we regret we had to hustle you a little to get you here because of President Reagan and other events, but we thank you for having taken it in your stride.

Hon. Mr. Stanbury: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Snelgrove: It has been a pleasure to be here. Thank you.

The committee adjourned.

[Traduction]

autant que la société pétrolière Irving du Nouveau-Brunswick, donc je ne pense pas que cet argument soit très fondé.

L'honorable M. Stanbury: Monsieur le président, je ne dis pas qu'il soit unique que cette loi s'applique aux petits et grands entrepreneurs. Tout ce que je dis, c'est qu'elle est aussi complexe, si ce n'est plus, que n'importe quelle loi à laquelle le citoyen moyen devra se conformer. Les sénateurs aimeraient s'assurer qu'elle soit aussi compréhensible que possible, de manière à être aussi efficace que possible.

M. Snelgrove: A certains égards, le fait qu'il s'agisse d'un sujet aussi complexe que la chimie y est pour beaucoup. En effet, la liste en préparation pour les marchandises dangereuses, énumère en fait différents produits chimiques. Et lorsque vous considérez que la loi comporte une catégorie résiduelle de marchandises dangereuses, où celles-ci ne sont pas expressément énoncées, cela veut dire que toute personne, qui aura à se conformer à cette loi, devra recourir à un expert-conseil versé en chimie lequel devra connaître le genre d'opérations de la personne en question pour s'assurer si les marchandises qu'elle manipule tombent sous la définition des marchandises dangereuses. Donc, dans ce sens, lorsque vous considérez la portée de cette loi, on peut certainement dire qu'elle a un caractère unique.

Le président: Avez-vous d'autres points à ajouter, messieurs?

Le sénateur Riley: Nous avons rendez-vous avec le Président Reagan à 18 heures.

Le président: Estimez-vous avoir eu l'occasion de soumettre tous les points qui vous préoccupaient?

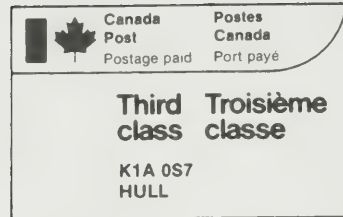
M. Snelgrove: Je pense que oui, monsieur le président.

Le président: Merci, messieurs, de votre exposé. Cela nous aidera certainement dans l'étude de cette question qui, j'en conviens avec vous, est assez complexe. Nous vous remercions donc d'être venu et sommes désolés d'avoir eu à vous bousculer à cause de la venue du Président Reagan et autres événements.

L'honorable M. Stanbury: Merci, monsieur le président.

M. Snelgrove: Nous avons été très heureux de l'occasion qui nous a été donnée. Merci.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Manufacturers' Association:

Mr. R. M. Snelgrove, General Counsel and Secretary, Ford Motor Company of Canada Ltd.;

Mr. Robert Stanbury, P.C., Q.C., Vice-President, Secretary and General Counsel, Firestone Canada Inc.;

Mr. T. F. Huxley, Solicitor, Stelco Inc.;

Mr. D. W. Montgomery, Director, Government Relations and Legislation.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. R. M. Snelgrove, avocat en chef et secrétaire, Ford du Canada limitée;

M. Robert Stanbury, c.p., c.r., vice-président, secrétaire et avocat en chef, Firestone Canada Inc.;

M. T. F. Huxley, avocat, Stelco Inc.;

M. D. W. Montgomery, directeur du Service de la législation et des relations avec les gouvernements.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, April 23, 1981

Le jeudi 23 avril 1981

Issue No. 12

Fascicule n° 12

Complete Proceedings on

Seul et unique fascicule sur

Bill C-42, intituled: "An Act to establish the Canada
Post Corporation, to repeal the Post Office Act and
other related Acts and to make related amendments to
other Acts"

Le Bill C-42, intitulé: «Loi constituant la Société
canadienne des postes, abrogeant la Loi sur les postes et
d'autres lois connexes et modifiant d'autres lois»

REPORT OF THE COMMITTEE

RAPPORT DU COMITÉ

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable André Ouellet, P.C., Minister of
Consumer and Corporate Affairs and Postmaster
General

L'honorable André Ouellet, c.p., ministre de la
Consommation et des Corporations et ministre des
Postes

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, April 15, 1981:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Denis, P.C., seconded by the Honourable Senator Stanbury, for the second reading of the Bill C-42, intituled: "An Act to establish the Canada Post Corporation, to repeal the Post Office Act and other related Acts and to make related amendments to other Acts".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Denis, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Buckwold, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 15 avril 1981:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Denis, C.P., appuyé par l'honorable sénateur Stanbury, tendant à la deuxième lecture du Bill C-42, intitulé: «Loi constituant la Société canadienne des postes, abrogeant la Loi sur les postes et d'autres lois connexes et modifiant d'autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Denis, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Buckwold, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 23, 1981
(19)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 o'clock a.m.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Davey, Graham, Macdonald, Marshall, McElman, Petten, Sherwood and Smith. (9)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Frith, Godfrey, Grosart, Hicks and Leblanc. (5)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel, Mrs. Louise Meagher, Assistant to the Law Clerk and Parliamentary Counsel and Mr. Graham Eglinton, Counsel, Standing Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments.

Appearing: The Honourable André Ouellet, P.C., Postmaster General.

Witnesses:

From the Post Office Department:

Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General;

Mr. R. W. Rapley, Assistant Deputy Postmaster General, Corporate Affairs;

Mrs. Jean Walker, Manager, Legislative and Policy Planning, Corporate Planning Branch;

Mr. Peter McInenly, Director, Legal Services Branch.

In the temporary absence of the Chairman and of the Deputy Chairman, and upon Motion duly put, the Honourable Senator Macdonald was elected Acting Chairman.

The Committee proceeded to consider Bill C-42, intituled: "An Act to establish the Canada Post Corporation, to repeal the Post Office Act and other related Acts and to make related amendments to other Acts".

Mr. Corkery made an Opening statement.

The Chairman of the Committee, the Honourable George I. Smith arrived and took the Chair.

The witnesses answered questions.

At 11:10 a.m., the Minister arrived and answered questions.

A motion, moved by the Honourable Senator Petten to the effect that the Committee now deemed that a clause by clause examination of the bill had been completed, was carried.

Following debate and upon Motion of the Honourable Senator Petten, it was *Resolved* to report the said Bill without amendment but to mention in the Report that the Minister undertook to review certain aspects of the Bill.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 23 AVRIL 1981
(19)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Davey, Graham, Macdonald, Marshall, McElman, Petten, Sherwood et Smith. (9)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Frith, Godfrey, Grosart, Hicks et Leblanc. (5)

Aussi présents: M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire, M^{me} Louise Meagher, adjoint au légiste et conseiller parlementaire et M. Graham Eglinton, conseiller, Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires.

Comparaît: L'honorable André Ouellet, C.P., ministre des Postes.

Témoins:

Du ministère des Postes:

M. J. C. Corkery, sous-ministre des postes;

M. R. W. Rapley, sous-ministre adjoint des Postes, Affaires collectives;

M^{me} Jean Walker, gestionnaire de la planification législative et lignes de conduite, Direction de la planification générale;

M. Peter McInenly, directeur, Direction des services juridiques.

En l'absence temporaire du président et du vice-président, et sur motion dûment mise aux voix, l'honorable sénateur Macdonald est élu président suppléant.

Le Comité entreprend l'étude du bill C-42 intitulé: «Loi constituant la Société canadienne des postes, abrogeant la Loi sur les postes et d'autres lois connexes et modifiant d'autres lois».

M. Corkery fait une déclaration préliminaire.

La président du Comité, l'honorable George I. Smith, à son arrivée, prend place au fauteuil.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 10, le ministre arrive et répond aux questions.

La motion proposée par l'honorable sénateur Petten selon laquelle que le Comité estime qu'un examen du bill, article par article, a été complété, est adoptée.

Après débat et sur la motion de l'honorable sénateur Petten, il est décidé de faire rapport dudit bill sans amendement, mais de faire mention dans le rapport que le ministre s'est engagé à examiner certaines parties du bill.

NOTE: The specific matters the Minister undertook to review are contained in the proceedings of this day.

At 12:35 p.m., the Committee continued *in camera*.

ATTEST:

NOTA: Les questions précises que le ministre s'est engagé à examiner sont contenues dans les délibérations de la séance d'aujourd'hui.

A 12 h 35, le Comité poursuit ses travaux à *huis clos*.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, April 23, 1981

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-42, intituled: "An Act to establish the Canada Post Corporation, to repeal the Post Office Act and other related Acts and to make related amendments to other Acts", has, in obedience to the order of reference of Wednesday, April 15, 1981, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Your Committee also wishes to report that the Minister appeared before the Committee and responded extensively to a substantial number of questions.

During the course of the Committee's hearing, in response to certain points raised, the Minister undertook to review certain aspects of the bill, including clauses 5, 54 and others, with a view to including possible amendments in any early amending legislation, such as an omnibus amending bill. The specific matters the Minister undertook to review are contained in the Committee's proceedings of this day.

Respectfully submitted,

Le président
George I. Smith
Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 23 avril 1981

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications auquel a été déferé le Bill C-42, intitulé: «Loi constituant la Société canadienne des postes, abrogeant la Loi sur les postes et d'autres lois connexes et modifiant d'autres lois» a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 15 avril 1981, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Le comité veut aussi indiquer que le Ministre a comparu devant lui et a répondu à un bon nombre de questions.

Au cours de l'audience du comité, le Ministre s'est engagé à examiner, pour répondre à certaines des questions, certaines parties du bill dont, entre autres, les articles 5 et 54, afin d'inclure des modifications qui pourraient être apportées par une prochaine mesure modificative, par exemple un bill omnibus visant à modifier plusieurs lois. Les sujets particuliers que le Ministre a entrepris d'examiner sont exposés dans les délibérations du comité d'aujourd'hui.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, April 23, 1981.

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-42, to establish the Canada Post Corporation, to repeal the Post Office Act and other related Acts and to make related amendments to other Acts, met this day at 10 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Petten: Honourable senators, I move, seconded by Senator Adams, that in the absence of our chairman and deputy chairman the honourable Senator John Macdonald conduct the meeting as acting chairman.

Hon. Senators: Agreed.

Senator John M. Macdonald (*Acting Chairman*) in the Chair.

The Acting Chairman: The purpose of the meeting is to consider Bill C-42, to establish the Canada Post Corporation, to repeal the Post Office Act and other related Acts and to make related amendments to other Acts. The bill received second reading in the Senate and was referred to this committee. Honourable senators, we have with us as our principal witness Mr. J. C. Corkery, you would introduce the officials who are with you.

Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General, Post Office Department: Thank you, Mr. Chairman. May I introduce the officials I have brought with me. On my immediate right is Mr. Robert Rapley, the Assistant Deputy Postmaster General, Corporate Affairs; immediately behind Mr. Rapley is Mrs. Jean Walker, Manager, Legislative and Policy Planning, Corporate Planning Branch; and to her right is Mr. Peter McInenly, Director, Legal Services Branch, Canada Post.

The Acting Chairman: Mr. Corkery, do you have an opening statement?

Mr. Corkery: Yes, Mr. Chairman. It will be brief.

Senator Grosart: Mr. Chairman, before Mr. Corkery starts, in the third paragraph of his statement as distributed I read:

... the synopsis of the main points of Bill C-42, which was distributed to you yesterday through the Clerk of the Senate

I have not received it. I wonder if other members of the Committee have.

Mr. Corkery: It was distributed yesterday.

Senator Frith: Perhaps I should point out that the Chairman of the committee has now arrived.

The Acting Chairman: With great regret I will turn the meeting over to the chairman!

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I tender my apologies for being late. I am sure that things were progressing very favourably with Senator Macdonald in the Chair. Perhaps it

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 23 avril 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-42, Loi constituant la Société canadienne des postes, abrogeant la Loi sur les postes et d'autres lois connexes et modifiant d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier la teneur du projet de loi.

Le sénateur Petten: Honorables sénateurs, je propose, appuyé par le sénateur Adams, qu'en l'absence de notre président et du vice-président, l'honorable sénateur John Macdonald agisse en qualité de président intérimaire.

Des voix: D'accord.

Le sénateur John Macdonald (*président intérimaire*) occupe le fauteuil.

Le président intérimaire: Nous nous réunissons aujourd'hui pour étudier le bill C-42, Loi constituant la Société canadienne des postes, abrogeant la Loi sur les postes et d'autres lois connexes et modifiant d'autres lois. Le projet de loi est passé en deuxième lecture au Sénat et nous a été renvoyé. Honorables sénateurs, nous entendrons aujourd'hui comme témoin principal M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes. Monsieur Corkery, vous pourriez peut-être nous présenter les fonctionnaires qui sont avec vous aujourd'hui.

M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes, ministère des Postes: Merci, monsieur le président. Permettez-moi de vous présenter les fonctionnaires à mes côtés. À ma droite, M. Robert Rapley, sous-ministre adjoint des Postes aux affaires collectives; derrière lui M^{me} Jean Walker, gestionnaire de la Planification législative et aux lignes de conduite, et à sa droite, M. Peter McInenly, directeur des Services juridiques des Postes canadiennes.

Le président intérimaire: Monsieur Corkery, désirez-vous faire une déclaration liminaire?

M. Corkery: Oui, monsieur le président, elle sera courte.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, avant que M. Corkery ne fasse sa déclaration, au troisième paragraphe du texte qui nous a été distribué, je vois:

... le résumé des points saillants du bill C-42, qui vous a été distribué hier par le greffier du Sénat ...

je n'ai pas reçu ce document. Je me demande si les autres membres du Comité l'ont eu.

M. Corkery: Ce document a été distribué hier.

Le sénateur Frith: J'aimerais souligner que le président du Comité vient d'arriver.

Le président intérimaire: A regret, je remets la présidence au président!

Le sénateur George I. Smith (*président*) prend place au fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, je m'excuse d'être en retard. Je suis convaincu que la séance se déroulait très bien

[Text]

would have been even better had I arrived even later. How far did we get?

Mr. Corkery: I had just introduced my staff.

The Chairman: Please continue.

Mr. Corkery: I was about to make an opening statement prior to questions being asked. It is my privilege to appear before you, together with the senior members of my staff, whom I have introduced, with a view to answering questions about Bill C-42. I hope that most of the members of the committee have had an opportunity to read the synopsis of the main points of Bill C-42, which we distributed to you late yesterday afternoon through the good efforts of Mrs. Pritchard, the committee clerk. It is a fairly comprehensive summary and I will not take up the time of the committee by repeating the contents of the bill. However, I thought that a brief history of the bill might be useful to you, simply to provide you with an appreciation and the assurance that it has received a considerable amount of valuable review up to this particular point in time.

The original bill, C-27, was tabled in the House of Commons on December 11, 1978. That bill died on the order paper with the dissolution of the Thirtieth Parliament, but not before it had generated much useful comment both inside and outside the house.

The Conservative government, using Bill C-27 as a base, held extensive discussions with the unions, our large-volume mailers and most of our other major customers. When another change of government took place, the current government pursued those discussions further. The result is Bill C-42 which you are now considering.

This bill was first tabled in Parliament on July 17, 1980, and discussed on eight different days in the House of Commons. It was referred to the Miscellaneous Estimates Committee. Parts of it were referred to the Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments. There were 13 days of hearings with the Miscellaneous Estimates Committee and four days of hearings with the joint committee. A large number of witnesses from all areas of business, industry and postal users appeared before these committees, and a great variety of useful briefs was submitted for consideration.

A substantial number of amendments, which were accepted by the House of Commons, were made as a result of committee hearings, resulting in the present bill.

I make these remarks with the full understanding that the purpose of this committee is to review this bill. I do not in any way suggest that no further review is necessary. Rather, my purpose is to indicate the very valuable work on the bill that has preceded this hearing.

During second reading in the Senate, a number of senators were kind enough to indicate some of the areas about which they would like to ask questions today. This has allowed my officials and me an opportunity to be ready to respond to you, as I will be happy to do later. Therefore, at this time I do not propose to take up the time of the committee with lengthy explanations. Instead I will wait for your questions.

[Traduction]

sous la présidence du sénateur Macdonald. Il aurait peut-être valu que j'arrive encore plus tard. Où en sommes-nous rendus?

M. Corkery: Je viens de présenter les autres témoins.

Le président: Veuillez continuer.

M. Corkery: J'étais sur le point de faire ma déclaration liminaire lorsqu'une question a été posée. J'ai l'honneur de venir témoigner devant votre Comité, avec les hauts fonctionnaires de mon ministère, que j'ai déjà présentés, afin de répondre aux questions concernant le bill C-42. J'espère que la majorité des membres du Comité ont pu lire le résumé des points saillants du bill C-42, que nous avons fait distribuer hier en fin d'après-midi, par M^{me} Pritchard, greffier du Comité. Il s'agit d'un résumé assez complet, et je n'ai pas l'intention d'accaparer inutilement le temps des membres du Comité en répétant le contenu du projet de loi. Cependant, je crois qu'un bref historique du projet de loi pourrait vous être utile, ne serait-ce que pour vous en donner une idée et bien vous faire comprendre que le projet de loi a été étudié à fond jusqu'à maintenant.

Le premier projet de loi, le bill C-27, a été déposé à la Chambre des communes le 11 décembre 1978. Ce projet de loi est mort au Feuilleton à la dissolution de la treizième Législature, mais il a quand même suscité énormément de commentaires utiles, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Chambre.

En se fondant sur le bill C-27, le gouvernement conservateur a discuté longuement avec les syndicats, les gros expéditeurs de courrier et la plupart de nos principaux clients. Au changement de gouvernement, le nouveau gouvernement a continué ces discussions, qui se sont traduites par le bill C-42 que vous étudiez maintenant.

Le projet de loi a été déposé en Chambre le 17 juillet 1980 et a été étudié à huit reprises à la Chambre des communes. Il a été renvoyé au Comité des prévisions budgétaires en général. Certaines parties ont été renvoyées au Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires. Le Comité des prévisions budgétaires en général a tenu 13 séances sur ce projet de loi et le Comité mixte, quatre. Un grand nombre de témoins de tous les secteurs du milieu des affaires et de l'industrie, et de nombreux usagers des services postaux ont comparu devant ces comités, et une grande variété de mémoires pertinents ont été soumis à l'étude de ces derniers.

Un nombre substantiel de modifications ont été apportées à la suite des audiences des comités, modifications qui ont été acceptées par la Chambre des communes et qui ont donné au projet de loi sa teneur actuelle.

Je fais ces remarques en sachant très bien que le but du Comité est d'étudier le bill. Je ne veux absolument pas laisser entendre qu'il n'est plus nécessaire de l'approfondir davantage. Au contraire, je vise à mettre en évidence tout le travail efficace qui a été effectué avant la tenue de la présente audience.

A la deuxième lecture du bill au Sénat, un certain nombre de sénateurs ont eu la gentillesse d'indiquer les sujets sur lesquels ils souhaitaient poser des questions aujourd'hui. Cela nous a permis, à mes collègues et à moi-même, de mieux préparer nos réponses que je me ferai un plaisir de vous donner plus tard. Je n'ai donc pas l'intention, pour le moment, de vous

[Text]

However, one overriding question was raised by some senators who asked, in one form or another, what the move to crown corporation status would achieve. I would like to take this opportunity to state very clearly a number of reasons why I am convinced that the creation of a crown corporation is very desirable.

First and foremost, business decisions would be based on service needs in our total markets and on profitability without other influences within those markets.

Second, without external influences it is our conviction that union-management relations problems can best be worked out by direct dealing between the parties. Although delegated authorities in the present government organizational structure, postal managers are often placed in the position of being agents for other managers rather than being managers in their own right. This leads to decisions, often based on the perceived needs of central agencies, to treat postal employees according to universally applied rules directed to all civil servants. In our view, these often result in compromise to problems rather than direct solutions.

Third, postal rates could be adjusted when needed, thereby avoiding the creation of large deficits. This would allow us to price strategically at the right time to meet competition, recognizing, of course, the need to allow adequate notice of rate changes to our customers.

Fourth, we believe a reduced deficit position could provide a different climate for investment decisions.

Fifth, we believe labour contracts, agreeable to both union and management, could be arrived at more easily if negotiations were not influenced by comparability with the public service as a whole. The corporation would decide its priorities in negotiations, both for what it is prepared to give, and for what it wishes to obtain in return, through the negotiations.

Sixth, the crown corporation would permit faster selection and more businesslike rules for retention, movement, or training of all employees than is generally possible within the public service.

Seventh, the rate of change to adjust products and services and make significant decisions would be faster in an environment where the post office was not linked to a number of other central agencies that have higher level government concerns as their primary aims.

Eighth, the crown corporation would consider expenditures in relation to service obligations and revenue-generating capability; whereas government systems in general are directed towards an expenditure control orientation.

I have already mentioned the extent of our discussions with our customers large and small, and you have heard about the substantial and valuable input from our unions and employee associations. As public servants, the officials of the post office do not normally make public statements on government policy.

[Traduction]

donner de longues explications. Je vais plutôt attendre vos questions.

Cependant, la grande question qui a été soulevée par plusieurs sénateurs, d'une manière ou d'une autre, était de savoir ce que comporte comme avantages la création d'une société de la Couronne. J'aimerais saisir cette occasion pour exposer très clairement un certain nombre de raisons qui font que je suis convaincu qu'il est très souhaitable de créer une société de la Couronne.

D'abord et avant tout, les décisions d'affaires seraient fondées sur les besoins du service dans l'ensemble de nos marchés et sur la rentabilité, sans qu'interviennent d'autres éléments.

Deuxièmement, nous sommes convaincus que sans ces influences de l'extérieur, il sera plus facile de régler directement entre les parties les problèmes de relations de travail. Bien qu'on leur délègue des pouvoirs sous le régime gouvernemental actuel, les dirigeants des postes agissent souvent pour le compte d'autres autorités plutôt que de leur propre chef. Cela mène à des décisions qui sont souvent fondées sur les besoins établis par les organismes centraux et qui visent à traiter les employés des postes selon des critères appliqués dans l'ensemble de la Fonction publique. À notre avis, cela souvent lieu à des solutions de compromis plutôt qu'à des solutions directes.

Troisièmement, les tarifs postaux pourraient être rajustés lorsque le besoin s'en ferait sentir ce qui permettrait ainsi d'éviter d'énormes déficits. Nous pourrions en outre établir nos prix en temps opportun pour faire face à la concurrence, tout en prévenant le client des changements de tarifs suffisamment à l'avance, bien entendu.

Quatrièmement, nous croyons qu'avec un déficit moindre, le climat serait plus favorable aux investissements.

Cinquièmement, il serait plus facile de négocier des conventions collectives satisfaisantes pour le syndicat et la direction si l'on cessait d'utiliser la Fonction publique comme point de comparaison. La société déciderait de ce qu'elle est prête à offrir et de ce qu'elle souhaite obtenir en retour, et elle établirait ses priorités pour les négociations.

Sixièmement, la société de la Couronne permettrait d'établir plus vite qu'il n'est généralement possible de le faire au sein de la Fonction publique des règlements davantage comparables à ceux du secteur commercial en ce qui concerne le maintien, les mutations ou la formation de tous les effectifs.

Septièmement, la modification des produits et des services et les prises de décisions importantes seraient moins lentes à venir si le Bureau de poste n'était pas rattaché à un certain nombre d'autres organismes centraux dont les responsables visent avant tout à plaire à leurs supérieurs.

Huitièmement, la société de la Couronne considérerait les dépenses par rapport aux obligations du service et aux possibilités de rentabilisation, alors que les systèmes gouvernementaux en général s'efforcent de contrôler les dépenses.

J'ai déjà parlé des discussions que nous avons eues avec nos clients, grands et petits, et vous avez entendu parler de l'apport substantiel et utile de nos syndicats et associations d'employés. En tant que membres de la Fonction publique, les fonctionnaires du Bureau de poste ne font normalement pas de déclara-

[Text]

However, this is a very special case, and I am sure that you, Mr. Chairman, and the other honourable senators will understand if I take this opportunity to emphasize that the management staff of Canada Post fully believe in, and support, the principles contained in this bill. They are most anxious to see this transformation to a crown corporation come about with its new opportunities and challenges to revitalize this venerable, and yet modern and essential, service to all the people of Canada, and they want to get on with it.

Mr. Chairman, that is the end of my remarks. I should say, sir, that the minister intends, if he can possibly make it, to be here by 11 o'clock.

The Chairman: I see. Thank you very much, Mr. Corkery.

Senator Godfrey: Mr. Chairman, I must explain that I have to leave at 11 o'clock for a meeting of the Joint Regulations Committee, of which I am joint chairman. I would have preferred to wait for the minister to be present before asking this question, but I will go ahead now anyway.

As you know, the enabling clauses of this bill, that is, the clauses that permit the passage of the regulations, were referred to the Joint Regulations Committee for consideration of the subject matter, and we made a report, in effect to the house, but really to the other committee for it to consider. One of our concerns was the monopoly given to the post office, and the fact that the word "letter" was not defined. The minister came to a meeting of our committee with a definition of "letter" which he intended to put in the act. We brought out a report in which we approved that definition of "letter", although that in itself requires one more regulation to be passed.

The matter went before the Miscellaneous Estimates Committee of the House of Commons, and when it came up on, I think, the very last day of consideration, they sat all day, in the morning, in the afternoon and then in the evening. Some time during the day, if I remember, the question of the definition of "letter" came up and they said, "We will postpone that until later." It was not until twenty to ten that night that they discussed the question of "letter", and the minister then withdrew his definition and left it the same way as it was before. The argument given was that one with the definition of anything in an act was that it was immutable and could not be changed as easily, say, as a regulation. He also said that it was not perfect, and not wholly satisfactory for a number of reasons. In fact, this is what gives the post office the monopoly.

I want to ask, therefore, in what way was that definition of "letter" as presented by the minister not satisfactory?

Mr. Corkery: Mr. Chairman and senators, really, what we are faced with is a situation in which all the countries in the world—I think, almost without exception—have worked for about 150 years without a definition of "letter", because,

[Traduction]

tions publiques sur les politiques du gouvernement. Cependant, il s'agit ici d'un cas très spécial et je suis sûr que vous, monsieur le président et honorables sénateurs, vous me comprendrez si je profite de cette occasion pour souligner le fait que les gestionnaires de Postes Canada souscrivent pleinement aux principes du projet de loi. Ils sont des plus impatients de voir ce ministère transformé en société de la Couronne avec ce que cela comporte de nouvelles perspectives et de nouveaux défis, et de donner un nouvel élan à ce service à la fois vénérable, moderne et essentiel à toute la population du Canada.

Monsieur le président, c'est ainsi que je termine ma déclaration. Je dois dire, monsieur, que le Ministre a l'intention de se présenter devant vous d'ici onze heures, si rien ne l'en empêche.

Le président: Très bien. Merci beaucoup, monsieur Corkery.

Le sénateur Godfrey: Monsieur le président, je dois partir à onze heures pour assister à une réunion du Comité mixte des règlements dont je suis coprésident. J'aurais préféré poser ma question en présence du Ministre, mais je vais la poser tout de suite quand même.

Comme vous le savez, les dispositions habilitantes du projet de loi, c'est-à-dire les dispositions qui permettent l'adoption de règlements, ont été soumises à l'étude du Comité mixte des règlements, et ce dernier a présenté à la Chambre un rapport qui a en fait été transmis à l'autre Comité pour qu'il l'étudie. L'une de nos inquiétudes concernait le monopole du bureau de poste et l'absence d'une définition du mot «lettre». Le Ministre a assisté à une réunion de notre Comité et y a présenté une définition du mot «lettre», qu'il comptait insérer dans la loi. Nous avons rédigé un rapport pour manifester notre appui à l'égard de la définition qui a été donnée, quoiqu'il faille encore adopter un autre règlement pour clore le dossier.

La question a été portée devant le Comité permanent de la Chambre des communes des prévisions budgétaires en général, et quand est venu le temps de l'aborder, soit je pense au tout dernier jour consacré à l'étude du projet de loi, le Comité a siégé toute la journée: matin, midi et soir. Au cours de la journée, si je me souviens bien, on a soulevé la question de la définition du mot «lettre» et il fut décidé de surseoir à l'étude de cette question. Il était 21 h 40 quand on en a discuté de nouveau, et le Ministre a alors retiré sa définition et rétabli celle d'avant. Le Ministre avait donné comme argument que l'insertion dans la loi d'une définition était irréversible et, que celle-ci ne pouvait être changée aussi facilement que si elle était prévue dans un règlement, par exemple. Il a déclaré également que la définition n'était pas parfaite et qu'elle laissait à désirer pour un certain nombre de raisons. En fait, c'est ce qui donne au bureau de poste le monopole dont il jouit.

Ce que je veux savoir, donc, c'est à quel point de vue la définition du mot «lettre» présentée par le Ministre laisse à désirer.

M. Corkery: Monsieur le président, sénateurs, tous les pays du monde, je pense, presque sans exception, fonctionnent depuis environ 150 ans sans définition du mot «lettre», parce que nous n'avons jamais réussi à en trouver une qui soit

[Text]

really, we have never been able to find one that meets particular needs.

As we followed through the process in the two committees a number of switches took place. For example, during that process in committee, "mailable matter" moved from a definition by regulation to a definition in the act. That is the upper limit that was established. That was redefined and was written right into the bill. That really puts the upper limit on the regulation-making power as it affects exclusive privilege.

Secondly, the minister felt that he had responded to some of the concerns that were coming out in the discussions. One related to the telecommunications industry. He felt that he had met that one by, again, an exclusion to the privilege, which, in effect, put a specific exception concerning letters as far as transmission by electronic and optical means were concerned.

Thirdly, there was the concern about interoffice communications. I think Ontario was one of the major interveners in this particular area, and there is now an exception in the monopoly in terms of which an organization like the government of Ontario can run its own internal mail system and still not be in difficulties with regard to the monopoly.

In addition to that there was an appreciation that there was now introduced a process of double gazetting—again I think that was a recommendation of your committee—in terms of which the post office corporation would signal its intent to publish regulations by a pre-gazetting process, to allow a period of exposure for public debate on the regulation.

Finally, the appreciation was that we would try to see how all of these things fitted together in terms of time, letting all of these limitations on the monopoly settle down.

To answer your specific question with regard to what in the definition made it a bad definition, I cannot list a whole series of specifics for you. Perhaps I can give you an example, however.

Senator Godfrey: The minister says, and I quote from the House of Commons *Debates* on page 9046 of April 7, 1981:

I responded in committee by tabling a draft definition which, while being acceptable to many, was not perfect and was not wholly satisfactory for a number of reasons. First, time did not permit the adequate refinement of the definition. Even so, the difficulties in having an appropriate definition of the term "letter" are almost insurmountable. I challenge any member of the committee to come forward with an appropriate definition.

Well, we thought the definition you people had come forward with was appropriate.

Senator Frith: What was the definition they came forward with?

Senator Godfrey: It is contained in our report.

[Traduction]

entièrement satisfaisante; voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons.

Au cours des travaux des deux Comités que nous avons suivis, un certain nombre de revirements se sont produits. Par exemple, la définition d'«envois admissibles» prévue dans le règlement a été inscrite dans la loi. Cela marque la limite à laquelle on s'est rendu. L'expression a été définie de nouveau et inscrite directement dans le projet de loi. Cela établit effectivement la limite extrême du pouvoir de réglementation en ce qui concerne les privilèges exclusifs.

Deuxièmement, le Ministre estimait avoir apaisé certaines inquiétudes qui s'étaient manifestées au cours du débat. L'une d'entre elles portait sur l'industrie des télécommunications. Le ministre croyait avoir dissipé les appréhensions en prévoyant une exclusion relative au privilège, les lettres se trouvant du même coup visées par une exception précise concernant la transmission des messages par des moyens électroniques et optiques.

Troisièmement, il y avait la question des communications entre les bureaux. Je pense que l'Ontario était l'un des principaux intervenants dans ce cas particulier, et le monopole fait maintenant l'objet d'une exception: un organisme comme le gouvernement de l'Ontario peut diriger son propre service de courrier interne sans s'exposer à des ennuis en ce qui concerne le monopole.

La discussion a en outre porté sur le processus de double préavis, conformément à une recommandation de votre Comité, je pense, aux termes de laquelle la société des postes serait tenue d'annoncer son intention de publier des règlements avant qu'ils n'apparaissent dans la Gazette afin de permettre une période de débat public sur la question.

Enfin, nous avons convenu d'essayer de voir comment tous ces éléments pouvaient s'agencer dans le temps et de laisser toutes ces limites relatives au monopole prendre leur place.

Pour répondre précisément à votre question concernant ce qui laissait à désirer dans la définition, je ne peux pas vous donner toute une série de faits précis. Je peux cependant vous donner un exemple.

Le sénateur Godfrey: Le ministre a déclaré, et je cite un extrait des débats de la Chambre des communes, à la page 9046 du fascicule du 7 avril 1981:

«J'ai répondu au Comité en proposant un avant-projet de définition qui, bien qu'acceptable pour de nombreux participants, était loin d'être parfait et laissait à désirer pour un certain nombre de raisons. Tout d'abord, il n'avait pas été possible, faute de temps, de parfaire cette définition. Toutefois, les difficultés que pose l'adoption d'une définition appropriée du terme «lettre» sont presque insurmontables. Je mets au défi tous les membres du Comité de présenter une définition convenable.»

Eh bien, nous pensions que la définition que vous nous aviez proposée était acceptable.

Le sénateur Frith: Quelle est la définition qu'on nous a proposée?

Le sénateur Godfrey: Elle figure dans notre rapport.

[Text]

Mr. Corkery: I think, senator, the difficulties we are running into became apparent in the questions on the floor of the house after we got involved in debate. Any time anyone started to talk about the definition, the question would arise as to whether a certain item was included under the definition. For instance, does the definition include items like an invoice, an insurance document, and a whole series of other things such as blood samples, photo film, medical items. It is very difficult to find an all-encompassing definition that includes this block and does not include that one.

The draft definition that the minister proposed at the time was only a first cut. As we looked at it more closely and talked about it, we realized that it was not clear. However, once it is locked into law, it is very difficult to make any changes in the definition, which was your point.

Senator Godfrey: Who is going to decide what is a letter?

Mr. Corkery: Quite frankly, sir, my guess is that there will never be a definition. If we follow the practice that has been carried out over the past 150 years, there will never be a need for a definition. Post offices around the world have worked 150 years without a definition. We seem to be able to work without a definition simply because it is too difficult to find one that is suitable. If you look at the definition contained in the bills of other countries—where they will admit there is a definition—you will see that a letter is defined as a letter, which is a “nothing” sort of a statement. Yet this is a fairly common statement. It does not help us.

Senator Godfrey: The definition I am trying to find was tabled and it did have certain exceptions.

Mr. Corkery: Yes, it did.

Senator Godfrey: Will you read that definition out?

Mr. Corkery: A letter was defined and tabled in the sixth report of your committee as follows:

‘Letter’ means any item of mailable matter that weighs no more than 500 grams and has an address, code or other identification sufficient to enable delivery of the item to a specific addressee or destination but does not include . . .

At this point there are seven or eight exclusions listed.

Senator Frith: Where can we find that definition?

Mr. Corkery: It is contained in the report on Regulations and Other Statutory Instruments dated 11-12-1980 at pages 17:3 and 17:4.

Senator Godfrey: The exceptions include newspapers, magazines, books or catalogues; any item having no further address than “householder,” “boxholder,” “occupant,” “resident”, or other similar terms; advertising matter or greeting cards. It would appear that the exceptions are of importance. Where are we going to outline these exceptions?

Mr. Corkery: The debate we started in the house and the motions we began to table in the house centred around the issue of whether invoices should be excluded from the defini-

[Traduction]

M. Corkery: Je pense, sénateur, que les difficultés auxquelles nous nous heurtons ont été soulevées lors des questions à la Chambre après que le débat eut été amorcé. Chaque fois que quelqu'un commençait à parler de la définition, on demandait si un élément quelconque y était compris. Par exemple, la définition comprend-elle des choses comme des factures, un document d'assurance, et toute une série d'autres choses comme des prélèvements de sang, des pellicules de film, les objets médicaux. Il est très difficile de trouver une définition globale qui recouvre un élément particulier et pas un autre.

Le projet de définition présenté par le Ministre à ce moment-là était seulement une première ébauche. Nous avons constaté en l'étudiant plus attentivement et en en discutant que la définition n'était pas claire. Cependant, une fois inscrite dans la loi, la définition est très difficile à modifier, et c'est ce que nous avons fait valoir.

Le sénateur Godfrey: Qui va établir la définition d'une lettre?

M. Corkery: Franchement, monsieur, je pense qu'il n'y en aura jamais. Si nous poursuivons dans le même sens qu'au cours des 150 dernières années, nous n'en aurons jamais besoin. Les bureaux de poste du monde entier s'en sont passés pendant 150 ans. Il semble possible de travailler sans cette définition, simplement parce qu'il est trop difficile d'en trouver une qui soit convenable. Si vous étudiez la définition inscrite dans le projet de loi d'autres pays qui disent en posséder une, vous verrez que la lettre est définie comme étant une lettre, ce qui est tout à fait inutile. Pourtant, c'est une définition qui est assez répandue. Mais cela ne nous aide pas.

Le sénateur Godfrey: La définition que j'essaie de retrouver a été présentée, et elle comprenait certaines exceptions.

M. Corkery: Oui, vous avez raison.

Le sénateur Godfrey: Pouvez-vous nous lire la définition?

M. Corkery: On trouve la définition de «lettre» dans le sixième rapport du Comité, laquelle est rédigée en ces termes:

«Lettres» Envois admissibles ne pesant pas plus de cinq cents grammes et comportant une adresse, un code ou toute autre indication qui en permette la livraison à un destinataire ou en un lieu déterminé. Sont exclues de la présente définition . . .

On énumère alors sept ou huit exceptions.

Le sénateur Frith: Où se trouve cette définition?

M. Corkery: Dans le sixième rapport du Comité des règlements et autres textes réglementaires du 11 décembre 1980, aux pages 17:3 et 17:4.

Le sénateur Godfrey: N'entrent pas dans la définition les journaux, magazines, livres ou catalogues, les envois simplement adressés «au chef de ménage», «au locataire de case postale», à «l'occupant» ou «au résident» ou portant une autre indication semblable; les documents publicitaires et les cartes de vœux, comme on peut le constater, sont des exceptions assez importantes. Où va-t-on en discuter?

M. Corkery: Le débat que nous avons amorcé à la Chambre et les motions que nous y avons déposées gravitaient autour de la question de savoir si les factures devaient être exclues de la

[Text]

tion. That could involve about 40 per cent of the volume of the mail, which is the key base upon which the monopoly and cost structure is built. I believe the other area we got into on the floor of the house related to insurance documents and the question of whether they should be excluded from the definition. This sort of question can go on and on with regard to what should be included in the definition and what should not be included.

Senator Godfrey: However, one of the exclusions from the definition of a letter is "any item that is specified by the regulations."

Mr. Corkery: Yes.

Senator Godfrey: This means that the corporation has the power to decide what constitutes a letter. The public is subject to the whim of the corporation as to what it claims is a letter, other than the exclusions referred to such as the electronic communications and others which are specifically provided for. Here is an outside corporation which has almost been given carte blanche—within certain limitations which are already in the act—to decide what is a letter.

Mr. Corkery: I think, sir, the argument is basically that the corporation is not in isolation; it is a long way from that. If the corporation wants to propose a change in regulations, the change would be tabled, it would receive public exposure so that senators or the public at large if they wish to look at it may do so and raise their complaints. At that stage it is reviewed by the governor in council, who decides whether or not he will agree with the proposed change. In effect the corporation is not a free agent to make any elaborate decisions. It will work in the exact same way as the monopoly has worked in the last 150 years.

Senator Godfrey: In this particular case, however, you say that you do not think there will be a regulation to define a letter.

Mr. Corkery: I was giving my own personal opinion. I do not think you will ever see a definition of a letter appear. Considering the way we have learned to operate and the way other countries have operated, such a definition does not seem to be a factor in the overall operation.

Senator Grosart: Could I ask a supplementary? I understood you, sir, to say that the regulations would be tabled. Is that correct?

Mr. Corkery: You are hanging me on a word, sir.

Senator Grosart: "Tabled" means tabled in the House of Commons. Did you say the regulation would be tabled? Is the answer yes or no?

Mr. Corkery: No.

Senator Grosart: It is no.

Mr. Corkery: The regulation would be gazetted.

Senator Grosart: Yes, not tabled in the house?

Mr. Corkery: That is correct, I apologize. If I may, Mr. Chairman, go on to consider Senator Godfrey's question, I neglected to mention that, of course, any proposed regulations would obviously come before your committee as well, sir, for

[Traduction]

définition. En effet, ces envois peuvent représenter 40 p. 100 du volume du courrier, ce qui constitue l'assise sur laquelle repose le monopole et qui permet de déterminer la tarification. Je crois que l'autre discussion que nous avons eue avait trait à l'opportunité d'inclure les documents d'assurance dans la définition de «lettre». On peut discuter à l'infini de ce type de question, à savoir quels éléments inclure ou ne pas inclure dans la définition.

Le sénateur Godfrey: Toutefois, on constate que sont exclus de la définition «les envois précisés par règlement».

M. Corkery: Oui.

Le sénateur Godfrey: Cela veut dire que la société a le droit de définir ce qui, pour elle, constitue une «lettre». Le public n'a donc d'autre choix que de s'en remettre à la société pour savoir ce qu'est une «lettre», sauf pour les exclusions dont on vient de parler comme les lettres transmises par moyen électronique ou optique ainsi que d'autres exceptions prévues. Voilà donc une société qui a presque carte blanche, sauf pour certaines limitations prévues par la loi, pour décider de ce qu'est une «lettre».

M. Corkery: Je crois, monsieur, que la société n'existe pas en vase clos, loin de là. Si la société veut changer les règlements, ce changement doit être présenté à la Chambre, rendu public pour que les sénateurs et le grand public, s'ils le désirent, puissent se renseigner et faire part de leurs doléances. A ce stade, toute modification est étudiée par le gouverneur en conseil qui décide soit d'accepter soit de refuser le projet de modification. En fait, la société n'est pas entièrement libre de prendre des décisions importantes. Elle fonctionnera exactement de la même façon que le monopole a fonctionné depuis les 150 dernières années.

Le sénateur Godfrey: Dans ce cas particulier, toutefois, vous dites qu'à votre avis, on ne donnera aucune définition de «lettre» par voie de réglementation.

M. Corkery: Je vous ai donné mon opinion personnelle. Je ne pense pas que l'on définisse jamais le concept de «lettre». Étant donné notre fonctionnement antérieur et le fonctionnement des autres pays, une telle définition ne semble pas être un facteur important dans l'ensemble des opérations.

Le sénateur Grosart: Puis-je poser une question supplémentaire? Si je comprends bien, monsieur, vous dites que le règlement a été déposé. Est-ce exact?

M. Corkery: Vous me prenez au pied de la lettre, monsieur.

Le sénateur Grosart: «Déposé» signifie déposé à la Chambre des communes. Avez-vous dit que le règlement serait déposé, oui ou non?

M. Corkery: Non.

Le sénateur Grosart: C'est bien non.

M. Corkery: Le règlement serait publié dans la Gazette.

Le sénateur Grosart: Et non déposé à la Chambre?

M. Corkery: C'est exact. Veuillez m'excuser. Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais finir de répondre à la question du sénateur Godfrey; à ce propos, j'ai omis de

[Text]

review so that you would be able to get at them in that way as well.

Senator Godfrey: Yes, after they are all passed.

Mr. Corkery: That is true.

Senator Godfrey: I would like to consult with the counsel for our committee. I have not had an opportunity to talk with him about one or two of the recommendations that were made in our report that were not adopted. I would like to make some comments on them.

The Chairman: Senator Grosart, would you like to proceed with some questions while senator Godfrey is preparing himself?

Senator Grosart: Thank you, Mr. Chairman. To carry on with this question of the lack of a definition of "letter" and its relation to regulations, I hope that I was correct in saying that there is a great difference between the way regulations are handled and the way directives are handled. I pointed out that you used the word "tabled." The regulations are not tabled under the act and this is a very important omission, in my view. These regulations go so far as to make it possible to create offences. Is it correct that this corporation can create an indictable offence or an offence by summary conviction out of an action which is not now an offence? Can this corporation, by regulation, create an offence subject to a jail term?

Mr. Corkery: If I may, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. McInenly, who is from the Department of Justice, to answer that.

Mr. Peter McInenly, Director, Legal Services Branch, Department of Justice: Senator Grosart, I think what was included in Bill C-42 was a provision which made it an offence to violate a regulation. I suppose the answer to your question in that respect would be yes. Whether it would be an indictable offence or a summary conviction offence would depend, to a large degree, on whether it was proceeded with and, secondly, on the discretion of the court.

In the drafting of the legislation, we have endeavoured to impart a much greater discretion to the courts than has been the case previously under the provisions of the existing Post Office Act.

The Chairman: May I ask a question with regard to the matter of discretion to proceed by way of indictment? I thought that was the prerogative of the Attorney-General.

Mr. McInenly: That is right, but I suspect, senator, what will happen is that in the event this problem would be placed anywhere at all, it would be placed before the court and would be taken care of at the discretion of the Crown Attorney as the AG's representative. You are quite right.

The Chairman: Yes, but it would be at the discretion of the Attorney-General or his representative to decide whether to proceed by way of indictment or summary conviction.

[Traduction]

mentionner que, bien entendu, il ne fait aucun doute que tout projet de règlement vous sera soumis pour examen.

Le sénateur Godfrey: Oui, mais après qu'il aura été adopté.

M. Corkery: C'est exact.

Le sénateur Godfrey: Je voudrais consulter l'avocat du Comité. Je n'ai pas eu l'occasion de lui parler d'une ou deux recommandations que l'on trouve dans notre rapport et qui n'ont pas été adoptées. Je voudrais faire quelques commentaires à leur sujet.

Le président: Sénateur Grosart, voulez-vous poser quelques questions pendant que le sénateur Godfrey se renseigne?

Le sénateur Grosart: Merci, monsieur le président. Pour revenir à cette question de l'absence de définition de «lettre» et de son rapport avec le règlement, j'espère que je ne me suis pas trompé lorsque j'ai dit qu'il y a une grande différence entre la mise en vigueur des règlements et des directives. J'ai fait remarquer que vous aviez utilisé le mot «déposé». Les règlements ne sont pas déposés à la Chambre en vertu de la loi, c'est une omission très importante, à mon sens. Les règlements peuvent quelquefois être à l'origine d'infractions. Doit-on accepter le fait qu'une société se rende coupable d'une infraction passible de poursuite ou punie sur déclaration sommaire de culpabilité, en faisant quelque chose qui n'est pas encore considéré comme un délit? Cette société, peut-elle par règlement se rendre coupable d'une infraction passible d'une peine d'emprisonnement?

M. Corkery: Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais demander à M. McInenly, du ministère de la Justice, de répondre à cette question.

M. Peter McInenly, directeur, Division des services juridiques, ministère de la Justice: Sénateur Grosart, je pense que la disposition incluse dans le bill C-42 prévoit que toute infraction au règlement est un délit. Je crois que la réponse à votre question à cet égard doit être affirmative. Maintenant, que ce soit une infraction passible de poursuites ou punie sur déclaration sommaire de culpabilité dépend, dans une large mesure, de la perpétration de l'infraction et également de la discrétion du tribunal.

En élaborant la loi, nous avons essayé de donner aux tribunaux un pouvoir discrétionnaire plus étendu que celui dont ils disposaient en vertu de la Loi sur les postes.

Le président: Puis-je poser une question sur le pouvoir discrétionnaire de mise en accusation? Je croyais que c'était la prerogative du procureur général.

M. McInenly: C'est exact, mais je crois, sénateur, que si la question se présente, il appartiendra aux tribunaux de se prononcer sur le pouvoir discrétionnaire de l'avocat de la Couronne qui est le représentant de procureur général. Vous avez tout à fait raison.

Le président: Oui, mais la décision de mise en accusation ou de déclaration sommaire de culpabilité continue d'être à la discrétion du procureur général ou de son représentant.

[Text]

Mr. McInenly: That is right, it is truly a question of procedure.

The Chairman: Well, it is a great deal more than a question of procedure to the fellow who is responding to the charge. As you well know, summary convictions are punishable on a certain scale, either by fines or imprisonment, whereas the indictment procedure may subject the person who is charged, if he is convicted, to a much more severe penalty.

Senator Grosart: Mr. Chairman, I have not had an answer to my question and I will put it more specifically. Does clause 54 make it possible for this corporation to create an offence that is not now an offence?

Clause 54 reads:

54. Every person who contravenes any provision of this Act or the regulations or who commits an offence under any of sections 42 to 53

- (a) is guilty of an indictable offence and is liable to imprisonment for five years; or
- (b) is guilty of an offence punishable on summary conviction.

Does this clause give the corporation the right to create an offence that is not now an offence under any statute?

Mr. Corkery: No.

Mr. McInenly: Senator, as far as I can see, and with all due respect, the only answer to the question is that as long as a corporation is in the position of creating regulations, then once those regulations are violated, an offence can be created, but I do not think that is the same thing as creating an offence. I am saying basically that all that is involved is the development, promulgation or putting forward of regulations, and if they are violated, that creates an offence.

Senator Grosart: But clause 54 says that whoever commits an offence is guilty, and that is what I am asking about.

Mr. McInenly: That comes out of a violation of regulations which is now in the existing Post Office Act.

Senator Grosart: I am asking, could the corporation through this clause create an offence which is not now an offence under any statute of Canada?

Mr. Corkery: Basically, I would answer "no." Regulations are created by the Governor in Council.

Senator Grosart: No, they are not always.

Mr. Corkery: That is my understanding, sir. The corporation could propose regulations, but fundamentally those regulations must be approved by the Governor in Council in order to have any authority.

Senator Grosart: Then I ask you: Would it be possible for the executive or the Governor in Council, to create an offence under this act which is not an offence under any statute in Canada? I do not care whether it is the corporation or the

[Traduction]

M. McInenly: C'est exact; c'est en fait une question de procédure.

Le président: Bien, à mon sens il s'agit d'une question beaucoup plus importante qu'une question de procédure pour la personne qui est mise en accusation. Comme vous le savez, la déclaration sommaire de culpabilité est punie soit par une peine d'emprisonnement soit par une amende, alors que la procédure de mise en accusation peut entraîner pour la personne qui en fait l'objet des peines beaucoup plus graves.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, on n'a pas répondu à ma question et je vais donc être plus précis. L'article 54 permet-il à la société de créer une infraction qui pour l'instant n'existe pas?

L'article 54 dispose:

54. Toute personne qui enfreint la présente loi ou les règlements ou qui commet une des infractions prévues aux articles 42 à 53

- a) est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement de cinq ans;
- b) est coupable d'une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité.

Cet article donne-t-il à la société le droit de créer une infraction à l'heure actuelle non reconnue comme telle par la loi?

M. Corkery: Non.

M. McInenly: Sénateur, à mon avis et très respectueusement, la seule réponse à cette question est qu'aussi longtemps que la société aura un pouvoir de réglementation, lorsque ces règlements auront été enfreints, on pourra créer une infraction, mais je ne pense pas que ce soit la même chose que de créer un délit. Ce que je veux dire, c'est que tout ce dont il est question ici, c'est d'élaborer, de promulguer et de présenter des règlements et lorsque ces derniers sont enfreints, il s'agit chaque fois d'une infraction.

Le sénateur Grosart: Mais l'article 54 dit que quiconque commet une infraction est coupable, et c'est la question que je pose.

M. McInenly: Il s'agit des infractions aux règlements d'application de l'actuelle Loi sur les postes.

Le sénateur Grosart: Je demande si la société pourrait, en servant de cet article, créer une infraction qui à l'heure actuelle n'est sanctionnée dans aucune loi du Canada?

M. Corkery: Au fond, je crois que ma réponse devrait être négative. Les règlements sont adoptés par le gouverneur en conseil.

Le sénateur Grosart: Non, pas toujours.

M. Corkery: C'est ce que je croyais, monsieur. La société peut proposer des règlements, mais en dernière analyse, ces règlements doivent être approuvés par le gouverneur en conseil pour être exécutoires.

Le sénateur Grosart: Alors, permettez-moi de vous poser la question suivante: serait-il possible pour l'exécutif ou le gouverneur en conseil de créer une infraction qui ne soit prévue dans aucune loi du Canada en vertu de cette loi? Peu importe

[Text]

Governor in Council. What I am asking is if we pass this here, are we putting the Executive in the position of creating an offence which is not now an offence?

Mr. McInenly: No, sir. I do not believe that you are. Basically what this act is saying, as it has been drafted, as we understand it, and as we interpret it and as we discuss it in the committee—it is nothing more than a clause—which says that an offence is created, when a regulation is violated. There is this authority.

Senator Grosart: What is the difference? The corporation proposes it, the executive puts it into effect by Order in Council and it comes into effect and I can go to jail for absolutely minor infractions of the regulations. It is no good saying that the corporation does not intend to do this or that this is your interpretation. I am asking what those words in clause 54 mean. Under any one of the thousands of regulations which you may make, I can go to jail. Is that right, “yes” or “no?”

Mr. McInenly: That is potentially quite correct, sir.

Senator Grosart: That is all I want. That is why I raised the question as to whether these regulations are tabled. I think Mr. Corkery was under the impression that they are—

Mr. Corkery: No, I looked at the words.

Senator Grosart: It may have been a slip of the tongue. But the directives are tabled. These regulations are not tabled. They do not go to Parliament at all. The offences would be created on the initiative of this corporation by the executive without any reference whatsoever to the government or to Parliament, is that correct?

Mr. Corkery: Yes.

Senator Grosart: Mr. Chairman, what do we do? Are we going to sit here and allow this to happen?

The Chairman: I am sorry, I am not quite clear what we are going to allow happen.

Senator Grosart: Are we going to put ordinary persons in Canada in jeopardy through the creation of these kinds of offences by the executive on the initiative of a crown corporation? To me it is absurd.

The Chairman: Are you adding to that, “without it being subject to examination by Parliament?”

Senator Grosart: That may be a solution. Certainly, it would help. I would say so, yes, because according to clause 20(4) directives must be tabled in the house. My suggestion is that at least there be an amendment requiring that all regulations be tabled. Would that be acceptable?

Mr. Corkery: That would be entirely different to the process which is currently followed in dealing with regulations within government.

Senator Grosart: That does not help.

[Traduction]

qu'il s'agisse d'une société ou du gouverneur en conseil. Ce que je demande, c'est si nous adoptons cette loi, l'exécutif sera-t-il en mesure de créer une infraction qui n'existe dans aucune loi à l'heure actuelle?

M. McInenly: Non, monsieur, je ne crois pas. En fait, ce que dit la loi dans son libellé actuel, d'après moi, d'après l'interprétation que nous lui avons donnée et les discussions qui ont eu lieu en Comité, c'est qu'il y a une disposition qui précise que toute infraction au règlement est comme un délit. C'est de ça dont il s'agit.

Le sénateur Grosart: Où est la différence? La société donne cette possibilité, l'exécutif par voie de décret en conseil la sanctionne et après quoi je peux être jeté en prison pour des vétilles sanctionnées par règlement. Il ne sert à rien de dire que la société n'a pas l'intention de faire ceci ou cela, c'est votre interprétation. Je voudrais savoir ce que signifient les mots que l'on trouve à l'article 54. En vertu de n'importe quel des multiples règlements que vous pourrez élaborer, on pourra me jeter en prison. Est-ce exact, oui ou non?

M. McInenly: Cela pourrait être exact, monsieur.

Le sénateur Grosart: C'est ce que je voulais savoir. C'est la raison pour laquelle j'ai voulu savoir si le règlement avait été déposé à la Chambre. Je crois que M. Corkery a eu l'impression que...

M. Corkery: Non, j'ai étudié le libellé.

Le sénateur Grosart: C'était peut-être un lapsus de votre part. Mais les directives ont été déposées. Le règlement, lui, ne l'a pas été. Les directives n'ont rien à voir avec le Parlement. Les infractions sont créées sur initiative de la société par l'exécutif sans aucune référence au gouvernement et au Parlement, exact?

M. Corkery: Oui.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, que faisons-nous? Allons-nous permettre que cela se produise sans même broncher?

Le président: Je regrette, mais je ne comprends pas très bien ce que nous permettrions.

Le sénateur Grosart: Allons-nous mettre des citoyens canadiens dans une situation périlleuse en permettant que le pouvoir exécutif puisse, à la demande d'une société de la Couronne, prévoir ce genre d'infraction? Cette éventualité me semble absurde.

Le président: Ajoutez-vous à nos propos les termes «sans faire l'objet d'un examen par le Parlement»?

Le sénateur Grosart: C'est peut-être une solution. Ce serait sûrement utile car, selon le paragraphe 20(4), les instructions doivent être déposées devant le Parlement. À tout le moins, je proposerais d'inclure une modification stipulant que tous les règlements doivent être déposés. Serait-ce acceptable?

M. Corkery: Cette façon de procéder serait entièrement différente des modalités actuelles prévues pour l'adoption de règlements, au sein du gouvernement.

Le sénateur Grosart: Ce n'est d'aucune utilité.

[Text]

Mr. Corkery: I appreciate that, but what you are proposing is something different for this corporation from what exists in the current processes.

Senator Grosart: Do other corporations have the power to create offences in this manner? That is my point. I am not concerned with each regulation and whether it should be subject to tabling in the house. But certainly, as long as this jeopardy is created for the average citizen, then I would suggest that only Parliament has the right to put a person in this kind of jeopardy.

Senator Frith: Either that or remove the words "or the regulations" in clause 54.

Senator Grosart: Perhaps it is something which we should ask of the minister. It is not really fair to ask the officials.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, may I be permitted to read into the record what has been said in another place by the minister?

The Chairman: I do not think that the committee would object, with the proviso that you read the entire quotation not merely a portion.

Mr. Corkery: It may or may not be germane. It is one paragraph long.

The Chairman: Go ahead.

Senator Frith: What is the source?

Mr. Corkery: It is the report of the discussions of the Miscellaneous Estimates Committee of December 18, 1980. At page 41:16, an answer is given by Mr. Ouellet to Mr. Gamble in dealing with this same issue. This is what he has said:

Mr. Chairman, my answer is that a Crown corporation cannot pass a law to send someone to jail. The action of sending someone to jail is done by the judge. The judge, therefore, has to establish in his own mind that a person is guilty of an offence; that is, an offence prohibited by an act or by a regulation of government. But the ultimate decision of whether someone has committed an offence or not is not in the hands of any Crown corporation, and absolutely not in the hands of this Crown corporation, but in the hands of the court.

Senator Grosart: I am sorry to be repetitive, but the act which we are being asked to pass says that anybody who contravenes the regulations commits an offence and is guilty. What can a court do?

The Chairman: It will simply find whether the combination of the facts and the law make the man guilty. If that combination of facts and law were not in existence, then the man cannot be guilty.

Senator Grosart: But according to this bill, a man is guilty if he contravenes the regulations. Clause 54 refers to clause 53 which is headed "Prohibitory orders." Would you tell us what prohibitory orders are. They appear in effect to be regulations, although they go to a review board and so on. What is the

[Traduction]

M. Corkery: J'en suis conscient, mais pour cette société, vous proposez un processus qui est différent de celui présentement en vigueur.

Le sénateur Grosart: Les autres sociétés peuvent-elles prévoir des infractions de la même façon? C'est ce à quoi je veux en venir. Je ne m'intéresse pas à chaque règlement. Je ne veux pas savoir si le tout devrait être déposé devant le Parlement. Cependant, étant donné que les citoyens moyens doivent faire face à une situation compromettante, je proposerais que seul le Parlement ait le droit d'agir de cette façon.

Le sénateur Frith: Il s'agit d'accepter cette solution ou d'enlever les termes «ou ses règlements» de l'article 54.

Le sénateur Grosart: Nous devrions peut-être soumettre cette question au Ministre. En fait, il n'est pas juste de faire appel aux fonctionnaires.

M. Corkery: Monsieur le président, me permettez-vous de lire un extrait des propos prononcés par le ministre à l'autre endroit?

Le président: Je ne pense pas que les membres du Comité s'y opposeraient, à condition que vous lisiez ce passage intégralement, et non partiellement.

M. Corkery: C'est peut-être pertinent, mais je l'ignore. Il s'agit d'un paragraphe.

Le président: Vous pouvez y aller.

Le sénateur Frith: Quelle est la source?

M. Corkery: Il s'agit des délibérations de la séance du 18 décembre 1980 du Comité des prévisions budgétaires en général. A la page 41:16, M. Ouellet répond à une question de M. Gamble portant sur ce même sujet. Voici ce qu'il a dit:

Non, une société de la Couronne ne peut pas adopter pareille loi, c'est au juge de décider si un contrevenant doit être emprisonné ou non. C'est au juge de décider aussi si le prévenu a enfreint une loi ou un règlement du gouvernement. Il n'appartient donc pas à la société de la Couronne mais bien aux tribunaux de décider si oui ou non une personne est coupable d'un délit.

Le sénateur Grosart: Je m'excuse de me répéter, mais le projet de loi qu'on nous demande d'adopter stipule que quiconque enfreint les règlements et commet une infraction est coupable. Que peut faire un tribunal?

Le président: Il décidera tout simplement si une personne est coupable à la lumière des faits et de la loi, sinon elle doit être innocentée.

Le sénateur Grosart: Toutefois, ce projet de loi stipule qu'une personne est coupable si elle enfreint les règlements. L'article 54 nous renvoie à l'article 53 intitulé «transgression d'un arrêté». Pourriez-vous nous dire ce que sont les arrêts d'interdiction? En fait, ils semblent être des règlements, même

[Text]

essential difference between the use of prohibitory orders and the regulations under the act?

Mr. McInenly: The prohibitory orders are used as a means of protecting the mail stream against abuse. Currently this authority resides with the Postmaster General and provides, in effect, that he can cut off an individual's mail, both receipt of and sending of, to ensure that the mail stream is not abused. It is used, for example, in instances involving pornography, fraudulent invoice schemes, pyramid schemes, narcotics and so on.

Senator Frith: What is the section?

Mr. McInenly: It is section 41, senator.

Senator Grosart: Clause 53 also applies. Is there a particular reason why this was done by prohibitory order rather than by regulation?

Mr. McInenly: I am sorry, sir. What has been done?

Senator Grosart: You have sought to achieve the results you want by the use of prohibitory orders. Is there some particular reason why you seek to achieve that effect by prohibitory orders rather than by regulation?

Mr. McInenly: In many instances, there is some debate as to the nature of the item that is being passed through the mail and, of course, the mail order scheme of things provides for a hearing at a board of review. In many instances, it provides a more rapid means of dealing with a specific problem rather than going the regulation route.

We do have prohibitory mail regulations with which you might be familiar. They normally deal with fixed items such as dangerous toxic substances and things of that sort.

Mr. Corkery: Generally, prohibitive orders refer to a specific individual for some kind of perceived abuse.

Senator Grosart: It was a question of curiosity, only. I will try to be brief since I know Senator Godfrey may have to go. However, in the same area, I would refer to clause 5(1) which begins to define the objects of the corporation. What relevance does the statement of objects have to the creation of a legal obligation? In other words, the question is really a matter of "interpretation of statutes," which I am a little rusty on. Are the objectives part of the act as stated?

Mr. McInenly: Yes, it certainly forms part of the act.

Senator Grosart: Under clause 5(1)(b), one of the objectives of the corporation is stated as:

to manufacture and provide such products and to provide such services as are, in the opinion of the Corporation, necessary or incidental to the postal service provided by the Corporation;

Does this actually give the corporation this authority? It is stated here as merely an "object". Does this actually create a right?

[Traduction]

s'ils sont soumis à un comité de révision, etc. Dans le cadre de cette loi, quelle est la différence essentielle entre l'utilisation d'un arrêté d'interdiction et l'utilisation de règlements?

M. McInenly: Un arrêté d'interdiction sert à éviter les abus relatifs à la distribution du courrier. Actuellement, ce pouvoir appartient au ministre des Postes qui peut interdire l'envoi et la livraison du courrier d'un particulier afin de s'assurer que le système de distribution ne fera pas l'objet d'abus. Ce pouvoir est utilisé dans des cas de pornographie, de ventes pyramidales, d'envoi de factures frauduleuses et de narcotiques, etc.

Le sénateur Frith: De quel article s'agit-il?

M. McInenly: Il s'agit de l'article 41, sénateur.

Le sénateur Grosart: L'article 53 s'applique également. Y a-t-il une raison particulière pour laquelle on procède au moyen d'arrêté plutôt qu'au moyen de règlement?

M. McInenly: Je regrette, mais qu'est-ce que vous voulez dire?

Le sénateur Grosart: Vous avez essayé d'en arriver aux résultats souhaités en utilisant les arrêtés d'interdiction. Avez-vous une raison particulière d'utiliser les arrêtés plutôt que les règlements pour en arriver là?

M. McInenly: Dans bien des cas, on se pose des questions sur la nature de l'objet envoyé par courrier et, naturellement, le régime prévoit une audience devant le comité de révision. Ainsi, cette façon de procéder permet de régler les problèmes spécifiques plus rapidement que si l'on faisait appel au processus réglementaire.

En matière d'interdiction, nous avons des règlements que vous connaissez peut-être. Ils portent normalement sur des objets comme les substances toxiques dangereuses et autres objets semblables.

M. Corkery: En règle générale, les autorités utilisent l'arrêté d'interdiction si elles soupçonnent qu'une personne commet un abus.

Le sénateur Grosart: Ce n'était qu'une question de curiosité de ma part. J'essaierai d'être bref, car je sais que le sénateur Godfrey doit nous quitter. Cependant, j'aborderai le paragraphe 5(1) qui définit la mission de la société. Quel est le rapport entre l'énoncé de cette mission et la création d'une obligation légale? Autrement dit, il s'agit vraiment d'une question «d'interprétation des lois» et mes connaissances sont un peu rouillées à cet égard. Ainsi libellée, la mission fait-elle partie de la loi?

M. McInenly: Certainement.

Le sénateur Grosart: L'alinéa 5(1)b) stipule que la société a notamment pour mission:

d'assurer les prestations, ainsi que la réalisation et la fourniture des produits qu'elle estime utiles à son exploitation;

Cet alinéa confère-t-il en fait à la société ce pouvoir? La loi ne fait qu'énoncer une «mission». Cet énoncé fait-il de cette mission un droit?

[Text]

Mr. McInenly: Yes it does, in my opinion.

Senator Grosart: It is a long time since I took a course in the interpretation of statutes and I have forgotten the details. Would our legal counsel agree with you?

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: Yes, I would agree that the objects clause does authorize the corporation to carry out the activities described in it.

The Chairman: I wonder if I could trespass on your good nature so that we may return to Senator Godfrey who has to leave soon.

Senator Grosart: If I could just finish up this one point; my point here is a very strong objection to the phrase, "in the opinion of the Corporation." Does this mean that if the corporation is merely of the opinion that it wants to manufacture any product whatever it has the authority to do so if this bill is passed?

Mr. McInenly: No, sir. In my opinion it does not say that. Basically, these items are restricted to what is relative to the postal business itself. For example, we talk about philatelic products which we deal in today; and we talk about services that we can provide to the various levels of government, including the federal government, the provincial governments and the municipal governments concerning the distribution of materials across our counters. Those are services which we currently provide, basically, under the same terms.

Senator Grosart: My objection is not to that. My objection is to the right of the corporation to decide what is necessary or incidental. The reason I raise the point is that I thought we had got rid of this type of clause in legislation. Formerly, we used to see the phrase, "the Governor in Council may make regulations to achieve anything that, in the opinion of the minister..." That became a famous classic argument. Twenty years ago, the Senate threw out this same type of phrase and I thought it had disappeared.

Why is it necessary? Would it not be just as effective if it read, "to manufacture and provide such products and to provide such services as are necessary or incidental"? If the matter came before the courts the corporation would then, at least, be required to demonstrate that whatever it has done is necessary or incidental.

Mr. McInenly: My response, as legal adviser of the department is that the corporation would simply say that that approach would be unduly restrictive because, essentially, many of the things we do now are of a purely administrative nature in terms of rendering services. If someone were to take exception to the fact that we are allowing brochures of a particular service to be distributed across our counters because it was depriving them of a source of revenue, for example, a carrier, a courier or a shipper of goods, and if we had to go through a quasi judicial process each time to make that kind of decision, it would make it virtually impossible to operate in these limited areas.

[Traduction]

M. McInenly: Je crois que si.

Le sénateur Grosart: Mon cours sur l'interprétation des lois remonte à loin, c'est pourquoi j'en ai oublié les détails. Notre conseiller juridique serait-il d'accord avec vous?

M. R. L. du Plessis, C.R., légiste et conseiller parlementaire: Oui, je dirais que l'article portant sur la mission autorise la société à exercer les activités décrites à cet article.

Le président: Je me demande si je puis faire appel à votre indulgence afin de céder la parole au sénateur Godfrey qui doit nous quitter bientôt.

Le sénateur Grosart: Permettez-moi d'en finir avec la question que j'ai soulevée en m'opposant très vivement aux termes «qu'elle estime utiles». Ces termes signifient-ils que, si la société estime simplement vouloir fabriquer des produits, elle en aura le pouvoir si ce projet de loi est adopté?

M. McInenly: Non. D'après moi, ce n'est pas l'objet de cette obligation. Essentiellement, le tout est restreint aux activités postales. Par exemple, nous parlons des produits philatéliques dont nous faisons le commerce actuellement et des services que nous pouvons offrir aux gouvernements fédéral et provinciaux ainsi qu'aux administrations municipales concernant la distribution d'objets à nos guichets. Ce sont là les services actuels que nous offrons essentiellement selon les mêmes modalités.

Le sénateur Grosart: Je ne m'oppose pas à cela, mais plutôt au droit de la société de décider ce qu'elle estime utile. Je soulève ce point parce que je croyais qu'on s'était débarrassé de ce genre de disposition. Auparavant, les termes suivants étaient employés: «le gouverneur en conseil peut établir des règlements afin de faire tout ce que, de l'avis du ministre...» Cette question a fait l'objet d'un débat classique. Il y a 20 ans, le Sénat avait rejeté ce libellé et je pensais qu'il n'était plus utilisé.

Pourquoi faut-il s'en servir? Ne serait-il pas tout aussi efficace de libeller cette disposition de la façon suivante, «d'assurer la prestation, ainsi que la réalisation et la fourniture des produits nécessaires ou accessoires»? Si les tribunaux étaient saisis de cette affaire, la société devrait alors démontrer à tout le moins que ces activités étaient nécessaires ou accessoires.

M. McInenly: En ma qualité de conseiller juridique du ministère, je vous répondrai que la société dirait tout simplement que cette solution serait excessivement restrictive car, dans le cadre des services rendus, bon nombre de nos activités sont purement de nature administrative. Si d'une part, quelqu'un désapprouvait le fait que nous permettons que des brochures d'un service particulier soient distribués à nos guichets parce que, selon lui, cette façon de procéder enlevait une source de revenu à un transporteur, à un messenger ou à un expéditeur, et si, d'autre part, nous devons subir toute procédure quasi-judiciaire chaque fois que nous devons prendre ce genre de décision, alors il serait pratiquement impossible de fonctionner.

[Text]

Senator Grosart: Surely it would not make it virtually impossible to operate?

The Chairman: I will call on Senator Godfrey.

Senator Godfrey: I agree with everything that Senator Grosart has said. The Standing Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments has been taking objection to the phrase "in the opinion of" for years. What they are trying to do is, in effect, make sure you cannot go to the court and establish your rights.

I should like to draw attention to clause 17(1)(s) which is the regulation-making power. That provides that they can make regulations—

providing for the operation of any services or systems established pursuant to this Act.

This act permits the Post Office to go into any kind of business it wants. There are no restrictions whatsoever. In effect, that power gives them power to operate any other business whatsoever under regulations established rather than under the act. Would that not be correct?

Mr. Corkery: I think the clause is in there, really, as a perceived purpose of regulations that they are there in the public interest in order to show how that system would work. That was the reason why that clause was put in rather than under added powers. It is really to describe to the major users or to the other users of the Post Office how the internal system works. It is really an order to signal to them where the impact on the users would arise; that was the intent of it.

Senator Godfrey: Clause 5(1)(b) gives you the power—

to manufacture and provide such products and to provide such services as are, in the opinion of the Corporation, necessary or incidental to the postal service provided by the Corporation;

You can go into practically any kind of business you want. If you go to clause 17(1)(s), any other new business that you enter into under that, would be governed entirely by regulation. I am drawing that to your attention.

One other point that I would like to make is that, as clause 17 does give you the power to define the matter, you have wide regulating powers under subclause (s) in connection with any other business you might decide to go into.

I would suggest that what we should have in this act is that any regulation passed, for example, to define a letter should be subject to disallowance by Parliament under some procedure. In the Standing Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments' fourth report dated July 17, 1980 we did recommend that regulations, which were not subject to a form of approval by Parliament, should be, at least, subject to disallowance. The recommendation states:

That all subordinate legislation not subject to a statutory affirmative procedure be subject to being disallowed on resolution by either House and that the Executive be

[Traduction]

Le sénateur Grosart: Je doute fort que cela soit un obstacle pour vos activités.

Le président: Je cède la parole au sénateur Godfrey.

Le sénateur Godfrey: J'appuie les propos du sénateur Grosart. Le Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires s'est élevé contre l'utilisation du terme «estime» pendant des années. En fait, on essaie de faire en sorte qu'il soit impossible d'aller devant les tribunaux pour établir ses droits.

J'aimerais appeler à votre attention l'alinéa 17(1)s). La société peut par règlement, ...

régir le fonctionnement des services, systèmes, ou réseaux établis en application de la présente loi.

Cette loi permet à la société de prendre toute mesure qu'elle souhaite. Il n'y a aucune restriction. En fait, ce pouvoir lui permet de faire affaire dans tout secteur d'activité et ce dans le cadre de règlements plutôt que dans le cadre de la loi. Ai-je bien raison?

M. Corkery: En fait, je pense que cet alinéa a été conçu dans l'optique que les règlements sont établis dans l'intérêt du public afin que l'on sache de quelle façon le tout fonctionnerait. C'est pourquoi cette disposition a été ajoutée aux règlements plutôt qu'aux autres attributions. Cette disposition vise en fait à décrire aux principaux utilisateurs et aux autres utilisateurs la façon dont le tout fonctionne. C'est réellement afin de leur signaler quelles seraient les conséquences.

Le sénateur Godfrey: L'alinéa 5(1)b) vous confère le pouvoir ...

d'assurer les prestations, ainsi que la réalisation et la fourniture des produits, qu'elle estime utiles à son exploitation;

Vous pouvez vous lancer pratiquement dans tout secteur d'activité que vous désirez. Examinez l'alinéa 17(1)s): toute autre mesure que vous prendriez en vertu de cet alinéa serait complètement régie par des règlements. C'est ce que je voulais vous signaler.

D'autre part, je voudrais ajouter ceci: étant donné que l'article 17 vous confère le pouvoir de définir les objets, vous détenez en vertu de l'alinéa s), des pouvoirs réglementaires très étendus qui vous permettent d'entreprendre toute autre activité, si vous le désirez.

D'après moi, cette loi devrait stipuler que tout règlement établi dans le but de définir une lettre devrait être assujéti au pouvoir de révocation du Parlement. Dans son rapport du 17 juillet 1980, le Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires, recommandait que les règlements non assujétis à une forme d'approbation par le Parlement puissent être révoqués. Cette recommandation stipule ce qui suit:

Que toute la législation déléguée non assujétiée à la procédure d'affirmation obligatoire puisse être révoquée sur résolution de l'une ou l'autre Chambre et que l'exécu-

[Text]

barred from re-making any statutory instrument, so disallowed for a period of six months from its disallowance.

I would suggest that if you are not going to put the definition of "letter" in the act, and if at any time you do decide to define it by regulation, it would only be reasonable that that definition should have to go back and be subject to scrutiny by Parliament.

Senator Grosart: Mr. Chairman, I do have a number of questions, so I suggest that you go to other senators and then come back to me later on.

The Chairman: Thank you, Senator Grosart. Would you like to proceed, Senator Leblanc?

Le sénateur Leblanc: Monsieur le président, je crois que ma question serait plutôt orientée vers le ministre lui-même que vers les fonctionnaires qui sont devant nous, parce que c'est une question politique, ce n'est pas une question technique.

Le sénateur Frith: Sénateur Leblanc, le ministre sera ici à 11 heures.

Le sénateur Leblanc: Alors, je peux attendre que le ministre arrive.

When the minister appears before us later I will ask him questions regarding the appointment of the auditors, because this is a political question rather than a technical one, although there are problems related to the appointment of the auditors that are also technical because, as you know, a letter from the Canadian Institute of Chartered Accountants was sent to the Prime Minister regarding certain recommendations put forward by that institute. The letter was sent to the Prime Minister because the original will was in his name. That letter was dated November 3, 1980.

Having read the transcript of the proceedings before the Standing Committee on Miscellaneous Estimates of the other place I see that that committee did not deal with that letter at all. The Standing Senate Committee on Regulations and Other Statutory Instruments, while it examined clauses 2, 3 and 17 of the bill, as was mentioned by Senator Godfrey, did not consider that letter.

The recommendations of that institute related to an audit committee which, as far as I am concerned, is compulsory for any corporation, especially a corporation as important as this one will be. They also made recommendations regarding what would take place when an auditor ceased to hold office. That is found in clause 31 of this bill.

That institute also made certain recommendations regarding the removal of an auditor, the right of an auditor to have essential information, the qualified privilege of the auditor's report and statements and the rules regarding generally accepted accounting principles. I see that the bill is silent regarding all of those matters. That institute also put forth many other recommendations. However, I see that no one has bothered with them. The only exception is the amendment to clause 30 which was made by the Standing Committee on Miscellaneous Estimates. That amendment states:

[Traduction]

tif ne puisse établir à nouveau le même texte avant une période de six mois à compter de la date de révocation.

Je dirais que si vous incluez la définition du terme «lettre» dans la loi et si vous décidez de définir ce terme par règlement, il ne serait que raisonnable que cette définition soit soumise à l'examen du Parlement.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, j'ai de nombreuses questions à poser; par conséquent, je vous propose de céder d'abord la parole aux autres sénateurs. Nous reviendrons à mes questions plus tard.

Le président: Je vous remercie, sénateur Grosart. Aimeriez-vous poser des questions, sénateur Leblanc?

Senator Leblanc: Mr. Chairman, I think that my question should be directed to the minister rather than to the officials appearing before the Committee because it is a political and not a technical question.

Senator Frith: Senator Leblanc, the minister will be here at eleven.

Senator Leblanc: Then, I may wait until he arrives.

Lorsque le Ministre comparaitra plus tard devant nous, je lui poserai des questions concernant la nomination des vérificateurs, car c'est là une question politique plus que théorique, encore que certains problèmes concernant leur nomination soient théoriques aussi et vous n'ignorez pas que le 3 novembre 1980 l'Institut canadien des comptables agréés a envoyé au premier ministre une lettre dans laquelle il a présenté certaines recommandations. Le premier ministre l'a reçue parce qu'au départ le projet de loi avait été fait en son nom.

J'ai lu la transcription des délibérations du Comité permanent des prévisions budgétaires en général de l'autre endroit, qui n'a pas du tout traité de cette lettre. Le Comité sénatorial permanent des règlements et autres textes réglementaires ne l'a pas non plus examinée au cours de son étude des articles 2, 3 et 17 du projet de loi, comme l'avait mentionné le sénateur Godfrey.

L'Institut avait recommandé la création d'un comité de vérification qui, d'autant que je sache, est obligatoire pour toute société, surtout si elle est aussi importante que le sera celle-ci. Les autres recommandations portaient sur ce qu'il y aurait lieu de faire lorsqu'un vérificateur cesse d'exercer ses fonctions. Cela se trouve à l'article 31 du projet de loi.

Cet organisme a fait aussi certaines recommandations concernant l'exclusion d'un vérificateur, le droit d'un vérificateur à obtenir des renseignements essentiels, le privilège mitigé de son rapport et de ses déclarations et les règles concernant les principes comptables généralement admis. Je constate que ce projet de loi ne prévoit aucune de ces questions. L'Institut a aussi présenté nombre d'autres recommandations. Cependant, je constate que personne ne s'en est préoccupé. La seule exception est l'amendement à l'article 30, présenté par le Comité permanent des prévisions budgétaires en général. En voici le libellé:

[Text]

—to fill the vacancy for the remainder of the term of the auditor replaced.

That was the only concern anyone had up to then.

I wonder why you have ignored completely the recommendations put forth by the Canadian Institute of Chartered Accountants. By the way, a copy of that letter was sent to the Honourable André Ouellet and the Honourable Donald Johnston, President of the Treasury Board.

Perhaps you can answer the questions regarding the technical aspects of this, and I will ask the minister, when he arrives, questions relating to the appointment of the auditors.

Mr. Corkery: I shall try to answer some of your questions, senator. We did not ignore Mr. Harris' letter. His points are well taken and understood.

Basically, we tried to determine whether they were needed in the bill or whether they should be in the by-laws of the corporation, which is the common practice. You are right in that the recommendations related to an audit committee, an auditor who ceased to hold office, the removal of an auditor, the right of an auditor to essential information, qualified privilege and the rules regarding general accounting principles. You would expect to see all of that covered in the by-laws of the corporation. Those by-laws, according to the way the bill is written at the moment, are required to have governor in Council approval. I cannot conceive that any of the items he has raised, which are key elements, would not be in the by-laws of the corporation. In fact, they are in draft form at the moment.

Senator Leblanc: It is tied in with the CBCA. Some of the recommendations can be found in the Canada Business Corporations Act and the regulations.

Mr. Corkery: That is right, senator. You will see that this bill refers to the Canadian Business Corporations Act all the way through. That would be the intention. So, all the points he has raised which are of a technical nature are understood and accepted and will show up in the by-laws of the corporation. They also link back to the Canadian Business Corporations Act, as well.

You indicated that you are going to discuss the appointment of the auditors with the minister. I would prefer to have it that way, too.

Senator Leblanc: What assurance have we that those recommendations will appear in the by-laws, eventually?

Mr. Corkery: You have my assurance and you will get the minister's assurance. I do not know what else you could get.

Senator Leblanc: Will you still be the Deputy Minister?

Mr. Corkery: I will be the Deputy Minister until the corporation is proclaimed.

Senator Leblanc: When it is proclaimed, the by-laws will be tabled?

Mr. Corkery: Yes, they will be tabled before it is proclaimed. It is my understanding that they would have to go through the process of obtaining Governor in Council approval at the early stages.

[Traduction]

—pour combler le poste du vérificateur remplacé jusqu'à la fin du mandat prévu.

C'est la seule chose dont on se soit préoccupé.

Je me demande pourquoi vous avez complètement négligé les recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés. Je voudrais ajouter en passant qu'une copie de cette lettre a été envoyée à l'honorable André Ouellet et à l'honorable Donald Johnston, président du Conseil du trésor.

Vous pourriez peut-être répondre aux questions d'ordre théorique, et dès l'arrivée du Ministre je lui poserai des questions concernant la nomination des vérificateurs.

M. Corkery: J'essaierai de répondre à certaines autres questions, sénateur. Nous avons tenu compte de la lettre de M. Harris dont les points de vue nous ont beaucoup intéressés.

Nous avons essayé de déterminer s'il fallait les incorporer au projet de loi ou aux statuts de la société, ce qui est l'usage courant. En effet, les recommandations portaient sur la création d'un comité de vérification, sur les cas où un vérificateur cesse d'exercer ses fonctions, sur l'exclusion d'un vérificateur, sur son droit à des renseignements essentiels, sur son privilège mitigé et sur les règles concernant les principes comptables généraux. Tout cela devrait être prévu dans les statuts de la société, qui doivent être approuvés par le gouverneur en conseil, selon le libellé actuel du projet de loi. Je ne puis concevoir qu'aucun des points soulevés, qui sont essentiels, ne figure pas dans les statuts de la société. En fait, ils existent actuellement sous forme d'ébauche.

Le sénateur Leblanc: Cela est en rapport avec la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes. Certaines des recommandations y figurent ainsi que dans ses règlements d'application.

M. Corkery: C'est exact, sénateur. Vous constaterez que ce projet de loi renvoie constamment à la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes. Telle serait l'intention. Ainsi, tous les points théoriques qui ont été soulevés sont bien compris et acceptés, et ils figureront dans les statuts de la société. Ils sont aussi liés à la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes.

Vous avez dit que vous allez discuter de la nomination des vérificateurs avec le ministre. Cela me semble aussi préférable.

Le sénateur Leblanc: Quelle garantie avons-nous que ces recommandations figureront finalement dans les statuts?

M. Corkery: Je m'y engage, et le ministre aussi. Je ne vois pas ce que vous pourriez obtenir de plus.

Le sénateur Leblanc: Resterez-vous sous-ministre?

M. Corkery: Oui, jusqu'à ce que la création de la société soit promulguée.

Le sénateur Leblanc: Lorsqu'elle le sera, les statuts seront-ils déposés?

M. Corkery: Oui, ils le seront avant. Je crois savoir qu'il faut d'abord obtenir l'approbation du gouverneur en conseil.

[Text]

Senator Leblanc: Then you will have to find another job.

Mr. Corkery: No.

Senator Leblanc: I see that your opening remarks are in English only. I would have preferred them in the French language also.

Mr. Corkery: I apologize, senator, but I did not realize I was going to share them with you. I intended to simply discuss this with you, but I shall obtain a copy of my remarks in the French language and give it to you.

Senator Leblanc: You must have heard what Mr. Yalden has said regarding the federal government's position on bilingualism. It seems that your department does not seem to practise that very much.

Mr. Corkery: We have tried very hard. Basically, that is a document that I did not expect to share with you. I did not anticipate that it would be circulated. Had I known it was going to be circulated, most certainly, it would have been prepared in both official languages, senator. I hope that the document that you were given yesterday is in both official languages.

Senator Leblanc: If you can assure me that you are going to stay on as the Deputy Minister until the corporation is proclaimed, then I will leave it at that.

My other questions will be directed to the minister, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Senator Leblanc.

Are there any further questions before I return to Senator Grosart?

In that event, perhaps you would continue, Senator Grosart.

Senator Grosart: Thank you, Mr. Chairman.

I wish to discuss the question raised by Senator Leblanc regarding clause 31. I would like to know why not the Auditor General? Perhaps this is something for the minister because it is a policy question, but may I ask if there will be a comprehensive audit, as recommended by the Auditor General for all the crown corporations? Will that be included in the by-laws? I know it is a technical term.

Mr. Corkery: It would be a judgment comment on my part. I would expect the board of directors to request and require varying degrees of audit, and as Mr. Harris has recommended in his letter to the Prime Minister that there be an audit committee. I would expect that committee to be quite active on the board and to be requesting specific comprehensive audits as part of the process regardless of who they are done by.

Senator Grosart: I ask that because I happen to be a member of an audit committee, and I fully support everything that has been said about the necessity of at least protection of the auditors and other uses of an audit committee particularly with a crown corporation.

[Traduction]

Le sénateur Leblanc: Il vous faudra ensuite vous trouvez un autre emploi.

M. Corkery: Non.

Le sénateur Leblanc: Je vois que vos remarques préliminaires sont en anglais seulement. J'aurais préféré les avoir aussi en français.

M. Corkery: Je suis désolé, sénateur, mais je n'avais pas pensé que je devais vous les distribuer. J'avais pensé en discuter simplement avec vous, mais j'obtiendrai une copie de mes remarques en français et je vous les ferai parvenir.

Le sénateur Leblanc: Vous avez sans doute entendu ce qu'a dit M. Yalden au sujet de la position du gouvernement fédéral sur le bilinguisme. Votre ministère ne semble pas tellement mettre cela en pratique.

M. Corkery: Nous avons fait de très gros efforts. Je ne pensais pas que ce document vous serait distribué, autrement je l'aurais évidemment préparé dans les deux langues officielles, sénateur. J'espère que le document que l'on vous a donné hier est bien dans les deux langues officielles.

Le sénateur Leblanc: Si vous pouvez m'assurer que vous allez rester sous-ministre jusqu'à l'annonce de la création de la société, je n'en dirai pas plus.

Monsieur le président, je voudrais poser mes autres questions au ministre.

Le président: Je vous remercie, sénateur Leblanc.

Y a-t-il d'autres questions avant que je donne la parole au sénateur Grosart?

Dans ce cas, vous pouvez continuer, sénateur Grosart.

Le sénateur Grosart: Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais examiner la question soulevée par le sénateur Leblanc au sujet de l'article 31. Pourquoi pas le vérificateur général? Il faudrait peut-être laisser cette question pour le ministre, étant donné qu'il s'agit d'une question de politique, mais puis-je demander s'il y aura une vérification exhaustive, comme le recommande le vérificateur général pour toutes les sociétés de la Couronne? Cela sera-t-il prévu dans les statuts? Je sais que c'est un aspect théorique.

M. Corkery: C'est un avis personnel que je formule. Il faudrait selon moi que le conseil d'administration exige que l'on procède à divers niveaux de vérification, et que, comme l'a recommandé M. Harris dans sa lettre au premier ministre, il y ait un comité de vérification. Ce dernier devrait participer activement aux travaux du conseil et demander certaines vérifications approfondies, quels qu'en soient les responsables.

Le sénateur Grosart: Je pose cette question car il se trouve que je suis membre d'un comité de vérification, et j'appuie pleinement tout ce qui a été dit quant à la nécessité ne serait-ce que d'une protection des vérificateurs, et des autres utilisations d'un comité de vérification, surtout dans le cas d'une société de la Couronne.

[Text]

The question of cost accounting has been raised, as I know you are well aware, the allegation being made from the private sector—competitors of the post office—that you do not account at the moment for the cost of the various items that it carries. In other words, it has been said, I believe in a brief before Parliament, that the practice has been to subsidize parcel post in order to keep the rates down to diminish competition in the private sector. Is that so?

Mr. Corkery: No, sir. Back to the cost accounting process, which is the basis of the question, it is very difficult to do the cost accounting when you are trying to keep track of 6.4 billion items of various sizes and shapes. Based on a pattern of costing established by a number of outside consulting firms, we do a continuous sampling process which allocates dollars against volumes, and it is a rolling kind of costing rather than accumulating a month's costs and putting them in little pockets and to allocate them, which is the normal industrial way of costing. When it gets into corporation structure, it will be better able to do that. The government accounting system does not permit it. We would expect to see a more closely comparable costing structure.

Once you start to look at revenue versus cost, to answer the next part of your question, we do not isolate product streams and make each one of them self-sufficient. Like most companies, one subsidizes the other and one balances the other. At this stage we do not have a winner. There is not a product line in the post office that is making a dollar. They are all losing. It is all relative in terms of the statistical analysis we are doing, which one is losing the most. They are all hurting. The rates are low in parcel post. We are one of the lower ones. When we are hurting, as we are now, for revenue, obviously that is an area where we are going to look at shifting some of those rates up. We are looking to see what the market can bear because you are in a competitive situation with parcels. So you are not really trying to downgrade it, but you would like it to be competitive, just as we are in the courier business now. Our rates are very competitive. They are not undercutting by any means. We are probably making money on that as best as we can see at this stage. That is a long-winded answer to your question, senator.

Senator Grosart: What is the rationale of the three times price requirement for parcels?

Mr. Corkery: You have to recognize first that the courier business is a separate product stream from the 17-cent letter that you write normally. It is a market that has developed over the last ten or fifteen years and is really tied to the computer business. That is where it really started. There is an essential ingredient for a document or a little package to get to a window in time plus or minus an hour. That is the kind of market that is there. People who want to use that market are prepared to pay plenty for it, because it is necessary or else

[Traduction]

La question des coûts a été soulevée, comme vous le savez bien; dans le secteur privé, les concurrents de la poste ont fait valoir que pour le moment on ne fait pas intervenir le coût des divers articles expédiés. En d'autres termes, on a prétendu dans un mémoire présenté au Parlement que l'usage a été de subventionner les colis postaux afin d'en empêcher la hausse des tarifs et de diminuer la concurrence du secteur privé. Est-ce bien le cas?

M. Corkery: Non, monsieur. Pour revenir à la comptabilité des coûts, qui est au centre de la question, il est très difficile de la déterminer quant on a affaire à 6.4 milliards d'articles, de volume et de formes différentes! Nous nous inspirons d'un schéma des coûts établi par un certain nombre de bureaux d'experts-conseils de l'extérieur, pour procéder régulièrement à des échantillonnages répartissant les coûts par rapport aux volumes; le coût est établi globalement plutôt que d'accumuler les coûts mensuels attribués à diverses dépenses, ce qui constitue la façon habituelle de procéder dans l'industrie. Lorsque les Postes deviendront une société, elles seront mieux en mesure de procéder de la sorte. Le système comptable du gouvernement ne le lui permet pas pour le moment. Nous devrions donc avoir une structure d'établissement du prix de revient qui se compare bien plus étroitement aux méthodes industrielles.

A propos des recettes par rapport aux dépenses, pour répondre à la seconde partie de votre question, nous n'isolons pas les produits traités pour en faire des catégories autonomes. Comme c'est le cas dans la plupart des sociétés, l'une subventionne l'autre et fait contrepoids. A ce stade, nous n'avons pas de gagnant. Il n'y a pas un centre de production aux postes qui soit rentable. Tous sont déficitaires. D'après l'analyse statistique que nous sommes en train de réaliser on cherche à déterminer qui perd le plus. Tous subissent des pertes. Les tarifs sont bas pour les colis postaux. Nous sommes parmi les plus bas. Par suite du manque actuel de recettes, il est manifeste que nous allons essayer d'augmenter ces tarifs. Nous allons examiner la situation du marché parce que vous vous trouvez dans une situation concurrentielle en ce qui concerne les colis. Vous n'essayez donc pas vraiment de minimiser l'importance du marché mais vous aimeriez qu'il soit concurrentiel, comme c'est notre cas actuellement en ce qui concerne le service des messageries. Nos tarifs sont très compétitifs, mais notre concurrence n'est pas du tout déloyale. Nous faisons probablement autant d'argent que c'est possible à ce stade. Voilà, sénateur, une réponse plutôt longue à votre question.

Le sénateur Grosart: Quelle est la raison du prix triple qui est exigé pour les colis?

M. Corkery: Vous devez tout d'abord admettre que le service de messageries est distinct de celui qui consiste à acheminer la lettre de 17 cents que vous écrivez d'ordinaire. Il s'agit d'un marché qui s'est développé au cours des dix ou quinze dernières années et qui est plutôt relié aux ordinateurs. C'est là vraiment le point de départ. Il y a un élément indispensable pour qu'un document ou un petit colis parvienne au guichet à temps, c'est-à-dire dans un délai d'une heure environ. C'est là le genre de marché dont il s'agit. Les gens qui

[Text]

they will lose their payroll for a week if it does not make it to that window in time.

The courier business is primarily an urgent one. That is really the key. What has happened, then, is the courier has established a rate structure at this stage for across-the-city is about \$3 for using taxi or courier service. Across the country it ranges from \$5 to \$8. That is about the price we are charging for priority post across the country.

The reason for establishing the three times was basically to find some way of getting a handle on what would be, in the customer's mind, urgent versus what he would be prepared to pay for normal mail. The way to do it so that it is easily understood was to say three times that second rate step in the normal first class structure where it is 17¢, and it is 26¢ at the moment for that second step. We said if, in your mind, it is urgent enough that you are prepared to pay at least three times the 26-cent rate, that is excluded from the monopoly, and it will go. What we want to do in that market is compete. We want to be into that market pricing. We are not going to try and compete at 78 cents nor is anybody else. It really simply sets the gap between the normal first-class type of mail exchange, and in that case what we are trying to do is set a mail level of service that says next-day service in city is a norm that we would like to have and day-plus-one across the country with probably about a 90 to 95 per cent performance which is about what the system is capable of. But in that priority system we are talking about 99.9 with a one-hour time frame to that next city. We agreed to a time and we hit it within an hour. We have been doing that for about two years. That is the reasoning of the logic behind it.

The Chairman: Honourable senators, I want to welcome the minister, and perhaps he would be kind enough to come forward and occupy one of these chairs which has been kept warm for him by one of his staff. I believe there are some questions which members of the committee would like to direct to you, Mr. Minister. Thank you very much for coming and making yourself available to this committee.

There were a number of questions which were thought to be appropriate to the minister and not to his staff. Did you raise one, Senator Grosart?

Senator Grosart: I believe Senator Leblanc should go first.

Le sénateur Leblanc: Merci, monsieur le président. En votre absence, monsieur le ministre, nous avons discuté de la lettre de l'Institut canadien des comptables agréés en date du mois de novembre, adressée au premier ministre, concernant la technique, non pour la formation d'un vérificateur, mais quant à sa performance.

J'ai reçu du sous-ministre l'assurance que, dans les règlements qui vont suivre, vous allez donner suite aux recommandations qui ont été faites par l'Institut. Maintenant, j'ai réservé

[Traduction]

désirent l'utiliser sont prêts à payer cher parce que c'est nécessaire, sinon ils perdront leur feuille de paye pendant une semaine, si le colis n'arrive pas au guichet à temps.

Le service des messagers est surtout un service urgent. C'est là la clé. Ce qui s'est produit, c'est que le messenger a établi une structure tarifaire pour traverser la ville et qu'il est environ de \$3 pour utiliser un taxi ou un service de messagers. Le tarif varie entre \$5 et \$8 pour une expédition à l'étendue du pays. C'est à peu près le prix que nous facturons dans le pays pour la poste prioritaire.

La raison pour laquelle nous avons établi un taux triple visait essentiellement à saisir ce que le client considère comme urgent, par opposition à ce qu'il serait disposé à payer pour le courrier normal. La façon de le faire le plus clairement, consistait à tripler le tarif normal de 17 cents qui est aujourd'hui de 26 cents pour les envois urgents. Nous avons donc pensé que si dans votre esprit l'envoi est assez urgent pour que vous soyez disposé à payer au moins trois fois le tarif de 26 cents, l'envoi est exclu du monopole. Ce que nous voulons faire sur ce marché c'est affronter la concurrence. Nous désirons participer à l'établissement des prix sur le marché. Nous n'allons pas essayer d'affronter la concurrence à 78 cents et personne d'autre ne le ferait non plus. Cela consiste simplement à établir l'écart avec le courrier normal de première classe. Dans le cas qui nous occupe, nous essayons d'établir un niveau de service en vertu duquel une livraison dans la ville même le lendemain constitue une norme que nous désirerions avoir. Un délai d'un jour plus un dans le pays représente probablement un rendement de 90 à 95 p. 100, ce qui correspond environ à la capacité du système. Toutefois, dans ce système de priorité nous parlons d'environ 99.9 avec un délai de une heure pour la ville voisine. Nous convenons d'un horaire et nous le respectons avec un écart qui ne dépasse pas une heure. Nous avons procédé ainsi pendant environ deux ans. C'est là le raisonnement qui sous-tend cette façon de procéder.

Le président: Honorables sénateurs, je désire souhaiter la bienvenue au Ministre. Peut-être serait-il assez aimable pour avancer et occuper un de ces fauteuils qui lui a été réservé par un membre de son personnel. Je crois que les membres du Comité désireraient vous poser certaines questions, monsieur le ministre. Je vous remercie d'être venu et d'avoir accepté de comparaître devant ce Comité.

Il y a un certain nombre de questions que l'on a jugé plus opportun de poser au Ministre qu'à son personnel. En avez-vous une sénateur Grosart?

Le sénateur Grosart: Je crois que le sénateur Leblanc doit passer en premier.

Senator Leblanc: Thank you, Mr. Chairman. In your absence, Mr. Minister, we have discussed the letter sent by the Canadian Institute of Chartered Accountants in November to the Prime Minister concerning the methods pertaining to the auditor's performance rather than his training.

The Deputy Minister assured me that in the regulations made pursuant to the Act, you will take into account the recommendations made by the Institute. I now have a question

[Text]

une question pour vous, car il s'agit plutôt d'une question politique, concernant les articles 31.(1) et (2), où on parle de la nomination de deux vérificateurs nommés par le gouverneur en conseil pour un mandat de deux ans.

Le sénateur Frith: Il ne s'agit pas des règlements.

Le sénateur Leblanc: Pardon?

Le sénateur Frith: Vous avez dit que le sous-ministre s'engageait à inclure cet item dans les règlements. Ce sont les «by-laws». Ce n'est pas exactement la même chose. On dit «bylaw» au lieu de «règlement».

Le sénateur Leblanc: Comment traduit-on en français cette expression?

M. du Plessis: «Règlement intérieur».

L'honorable André Ouellet, ministre de la Consommation et des Corporations et ministre des Postes: Oui, ce sont des règlements intérieurs. On peut utiliser le même mot ou on utilise «règlements internes».

Le sénateur Frith: Je voulais éviter une confusion entre cette expression et la question soulevée par le sénateur Grosart. Mon intervention était pour distinguer les deux expressions.

L'honorable M. Ouellet: Il ne s'agit pas de «regulation», de la distinction entre «regulation» et «by-law».

Le sénateur Leblanc: A tout événement «règlement» ou «by-law», peu importe, il semble que la traduction française soit assez difficile. Comme vous le savez monsieur le ministre, dans les nominations qui ont été faites dans le passé par le gouverneur en conseil chez les vérificateurs de l'entreprise privée, en 1977, 296 firmes ont été nommées. Sur ces 296 firmes, selon mon estimé, le nom des firmes et à ma connaissance personnelle de certaines firmes, j'ai établi qu'il y avait 279 firmes anglophones et 17 firmes francophones.

Dans les documents que j'ai reçus pour l'année 1979, qui sont évidemment assez volumineux, où nous avons la liste complète des sociétés de la Couronne et ainsi de suite, j'ai analysé qu'il y a eu en tout 312 firmes, dont 302 anglophones et 10 francophones.

Alors, si vous devez nommer deux vérificateurs dans ce bill-là—peut-être pas dans le bill lui-même mais peut-être dans les «by-laws», je ne sais pas—mais je crois que l'on devrait au moins nommer une firme francophone et une firme anglophone, car je crois que nous ne respectons pas, de cette façon, le bilinguisme à travers le pays. Maintenant, j'ai les noms ici, et je pense que vous êtes au courant, monsieur le ministre.

L'honorable M. Ouellet: Monsieur le président, pour répondre à la question du sénateur, nous croyons qu'il est important d'avoir des firmes qui ont une portée canadienne. Je ne crois pas qu'on devrait qualifier les firmes de française ou d'anglaise. Je pense qu'il est essentiel qu'une société de la Couronne d'une telle importance soit servie par des firmes de vérificateurs qui ont un statut canadien et qui sont capables de donner un service à travers tout le Canada.

[Traduction]

for you, it is a political question concerning clauses 31(1) and (2), dealing with the appointment of two auditors by the Governor in Council for a term of two years.

Senator Frith: It is not in the regulations.

Senator Leblanc: I beg your pardon?

Senator Frith: You said that the Deputy Minister had given you his word that this item would be included in the regulations. It will be included in the by-laws; it is not exactly the same thing. We should say "by-law" instead of "regulations".

Senator Leblanc: How do we say that in French?

Mr. du Plessis: "Règlement intérieur".

Hon. André Ouellet, Minister of Consumer and Corporate Affairs and Postmaster Gen: Yes, we say "règlements intérieurs". We can say that or "règlements internes".

Senator Frith: I want to avoid a possible confusion between this expression and the point raised by Senator Grosart. I wanted to make a distinction between the two expressions.

Hon. Mr. Ouellet: We are not dealing with the "regulation", we are not dealing with the difference between "regulation" and "by-law".

Senator Leblanc: Be it "règlement" or "by-law", it does not matter, it seems that the French translation is quite difficult. As you know, Mr. Minister, 296 private sector auditing firms have been appointed by the Governor in Council in 1977. Of those firms—according to my evaluation, the name of the firms and my personal knowledge of some of those—I have established that there are 279 English and 17 French firms.

I have received documents for 1979, quite a large number of documents in fact, giving a complete list of Crown Corporations and agencies; I have analysed those documents and, all in all, 312 accounting firms have been appointed of which 10 are French-speaking.

Thus, if you must appoint two auditors according to the bill—well, maybe not according to the bill proper, but to the by-laws, I don't know—I think we should at least appoint a French and an English firm; otherwise, we shall not be abiding by the bilingual principle of this country. Now, I have names here, and I think you know them, Mr. Minister.

Hon. Mr. Ouellet: Mr. Chairman, in answer to the senator's question, we think it is important to have auditing firms that are pan-Canadian. I do not think we should refer to firms as being either English or French. In my opinion, such a big Crown Corporation must be audited by Canadian firms, firms that can provide service throughout Canada.

[Text]

Je sais que les statistiques auxquelles vous vous référez laissent entendre que, dans le passé, très peu de firmes francophones ont été encouragées.

Je pense que nous assistons, depuis quelques années, à un phénomène nouveau dans le domaine des firmes de vérificateurs et de comptables. C'est un phénomène d'association, qui fait que les bureaux moyens se sont groupés, se sont associés avec d'autres bureaux, pour donner un service vraiment canadien. De sorte que maintenant, certaines firmes ont des associations avec d'autres firmes dans les Maritimes, dans le centre du pays et dans l'Ouest canadien.

Par conséquent, à l'origine, il y aurait seulement quelques firmes vraiment nationales. Maintenant, par le phénomène d'association, il y a probablement une quinzaine de firmes canadiennes qui peuvent être engagées par n'importe laquelle des grandes sociétés canadiennes, par n'importe quelle société de la Couronne. Ceci veut dire que le gouvernement canadien a plus de choix qu'il n'en avait il y a quelques années. Je pense bien que les directeurs de la nouvelle société des postes sont sensibles aux représentations que vous faites afin d'avoir des firmes qui peuvent faire le travail, mais qui aussi viennent de différentes régions du pays.

Le sénateur Leblanc: Il est exact que maintenant on a des firmes qui se sont agrandies avec les années et qui sont en mesure de servir à travers tout le pays, pour les entreprises du gouvernement ainsi que les sociétés de la Couronne. Évidemment, dans les statistiques, il faut penser aussi que certaines firmes ont été nommées auprès de grandes corporations internationales. Dans ce cas-là, on a choisi des firmes réellement internationales pour pouvoir donner le service.

D'un autre côté, je voulais attirer votre attention sur le fait qu'il semble, *prima facie* du moins, pour une raison ou une autre, que tout le secteur francophone des vérificateurs a été négligé, non seulement par notre gouvernement, mais aussi dans la province de Québec pendant de nombreuses années, et même encore, malgré que ce soit un gouvernement séparatiste, on emploie des firmes qui sont très valables au point de vue compétence, pour faire un bon travail. Cependant, comme nous sommes dans un monde compétitif, et que M. Yalden n'est pas très heureux de notre performance, je pense que nous devrions essayer de trouver tous les moyens possibles pour réellement prouver que nous, du gouvernement fédéral, sommes non seulement en faveur du bill, mais que nous prenons toutes les mesures nécessaires pour que cette loi des langues officielles soit appliquée dans tous les domaines possibles.

The Chairman: Any further comment?

L'honorable M. Ouellet: Je partage les vues du sénateur et il n'y a aucun doute que ses représentations seront prises en bonne part.

The Chairman: Any further question?

Le sénateur Leblanc: Non, merci, monsieur le président.

The Chairman: Senator Leblanc, have you any further questions?

Senator Leblanc: No.

[Traduction]

I know that the statistics to which you are referring lead to the conclusion that in the past, very few French auditing firms have received contracts from the government.

I believe that, in recent years, a new phenomenon has emerged among auditing and accounting firms: these firms tend to associate with others in order to give a true pan-Canadian service. Nowadays, we see some firms being associated with other firms in the Maritimes, in central Canada and in the West.

Thus, we can say that, in the beginning, there were few real national firms in Canada. Now, with this association phenomenon, there are probably some 15 Canadian firms that can be hired by any big Canadian corporation, by any Crown Corporation. This means that the Canadian government now has a broader choice than a few years ago. I would say that the new Post Office Corporation administrators are aware of your representations to have firms capable of doing the job and which are located in different parts of Canada.

Senator Leblanc: I agree with you, we now have larger firms that can work all across Canada, for government agencies and Crown Corporations. Of course, with regard to the statistics, we must keep in mind that some firms were appointed by large international corporations. In those cases, the corporations concerned chose truly international firms to provide the service.

On the other hand, I would like to draw your attention to the fact that, at first glance, for one reason or another, French-speaking auditors have been neglected, not only by our government, but also by the Quebec government for many years. Even now, despite of the separatist government in Quebec, firms are hired on the basis of their competence, in order to make sure that the job is well done. However, since we live in a competitive world and since M. Yalden is not very happy with our performance, I think that we should try to use all possible means to really prove that we, the federal government, not only agree with the Official Languages Act but that we are taking all the necessary steps to ensure that this Act is applied in every possible area.

Le président: D'autres commentaires?

Hon. Mr. Ouellet: I share the opinions of the senator and I am sure that his representations will be taken into account.

Le président: D'autres questions?

Senator Leblanc: No, thank you, Mr. Chairman.

Le président: Sénateur Leblanc, avez-vous d'autres questions?

Le sénateur Leblanc: Non.

[Text]

Senator Grosart: Mr. Minister, concerning clause 31, which was referred to by Senator Leblanc, it has been suggested that it would have been in the interests of the corporation and the public if the audit responsibility had been given to the Auditor General. Is there a reason why this has not been done in this case?

Hon. Mr. Ouellet: Mr. Chairman, it was felt that the new Canada Post Corporation should be treated like major crown corporations such as Air Canada and CNR who have outside auditors. That basically is the reason why we have written the legislation in a way that allows flexibility, to allow the board of directors to choose its own auditors—having the Auditor General, if it wishes, or of going outside if it wishes.

Senator Grosart: Would it be your opinion then, Mr. Minister, that clause 31 would allow the board of directors to turn this responsibility over to the Auditor General?

Hon. Mr. Ouellet: Yes. It could be done. The flexibility exists there.

Senator Grosart: Do you think it is likely to be done?

Hon. Mr. Ouellet: I don't know. It is difficult for me to prejudge what will be decided. I would think that there is a possibility that the board of directors would want to go independent, if I could use that expression; but it might be felt, in the early stage—because it is a new corporation, and because of the fact that during the early years it will obviously need subsidization from Parliament—that it might want to retain the Auditor General as one of the two. But I must say that no decision has been made, and, in fact, the board of directors has not yet been appointed. That matter would be addressed at a later stage.

Senator Frith: The appointment, though, is made by the Governor in Council in this case rather than the board of directors?

Hon. Mr. Ouellet: Yes, but the proper consultation will take place, obviously.

Senator Grosart: Mr. Minister, you mentioned the hope of eventual revenue dependency by the corporation. I do not mean this to be an unfair or difficult question, but I would assume that there must have been some prediction as to how the establishment of the corporation might achieve this, amongst other very desirable ends. Is there any kind of prediction as to when the corporation might become revenue dependent?

Hon. Mr. Ouellet: Yes, Mr. Chairman. A clear indication was given to the corporation in the last budget of the Minister of Finance, when he was dealing with the four years projection of government expenditure and revenue. In the paragraph dealing with the four years projection, he dealt with the Canada Post Corporation and indicated he expected that over that period the corporation would become self-sufficient. So obviously we have in mind to gear this corporation to achieve that objective within the next three or four years.

[Traduction]

Le sénateur Grosart: Monsieur le ministre, en ce qui concerne l'article 31 auquel le sénateur Leblanc a fait allusion, on a prétendu qu'il serait dans l'intérêt de la société et du public de confier la responsabilité de la vérification au vérificateur général. Cela n'a pas été fait dans le cas qui nous occupe, y a-t-il une raison?

L'honorable M. Ouellet: Monsieur le président, on a jugé que la nouvelle Société canadienne des Postes doit être traitée comme les importantes corporations de la Couronne telles que Air Canada et le CN qui possèdent des vérificateurs de l'extérieur. C'est fondamentalement la raison pour laquelle nous avons rédigé une loi assez souple pour permettre au conseil d'administration de choisir ses propres vérificateurs et en s'adressant au vérificateur général s'il le désire ou à quelqu'un d'autre s'il préfère.

Le sénateur Grosart: Êtes-vous donc d'avis, monsieur le ministre, que l'article 31 permettrait au conseil d'administration de confier cette responsabilité au vérificateur général?

L'honorable M. Ouellet: Oui, cela pourrait être le cas. La souplesse existe dans ce domaine.

Le sénateur Grosart: Pensez-vous que cela soit probable?

L'honorable M. Ouellet: Je l'ignore. Il m'est difficile de préjuger de ce qui sera décidé. Je pense qu'il est possible que le conseil d'administration soit indépendant, si je peux utiliser cette expression. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'une nouvelle société et que durant les premières années elle devra être manifestement subventionnée par le Parlement, il est possible qu'elle préfère avoir recours au vérificateur général. Je dois toutefois dire qu'aucune décision n'a été prise et qu'en fait le conseil d'administration n'a pas encore été nommé. Cette affaire sera abordée ultérieurement.

Le sénateur Frith: Cette nomination relève cependant du Gouverneur-en-conseil plutôt que du Conseil d'administration.

L'honorable M. Ouellet: Oui, mais il y aura évidemment consultation.

Le sénateur Grosart: Monsieur le ministre, vous avez parlé de la possibilité d'autonomie financière pour la société. Je ne veux pas poser une question injuste ou difficile, mais je suppose qu'il doit y avoir eu certaines discussions sur la façon dont devrait être constituée la société pour atteindre cet objectif parmi d'autres aussi souhaitables. A-t-on déjà prévu une date à laquelle la société pourrait devenir financièrement autonome?

L'honorable M. Ouellet: Oui, monsieur le président. Ceci a clairement été indiqué à la société dans le dernier budget du ministre des Finances, traitant des extrapolations des dépenses et revenus du gouvernement pour les prochains quatre ans. Dans le paragraphe concernant les extrapolations pour les prochains quatre ans, le ministre des Finances traite de la Société canadienne des postes et déclare qu'il s'attend au cours de cette période à ce que la société deviendra financièrement autonome. Il est donc évident que nous voulons orienter cette

[Text]

Senator Grosart: What do you see is the relationship between the \$500 million ceiling and the authority to have an additional deficit, which will then become part of the supplementary estimates, I presume. What is the relationship between the two? Is there a reason for that \$500 million figure?

Hon. Mr. Ouellet: That is an interesting question, because we have not looked at it as a relationship between the two. When we look at the amount that is permitted by the Department of Finance for other crown corporations, we realize that what has been given to Canada Post Corporation is in relation to the same clause that exists in the Air Canada Act, or the acts governing other crown corporations. We had to choose an amount, and that was the amount recommended by the Department of Finance; but there is really no specific rationale. I suppose the Department of Finance had some idea in mind in giving it, but it is in relationship with other crown corporations. It is an equivalent amount.

Senator Grosart: Would it be a fair assumption that the \$500 million figure may be exceeded in the years between now and the desirable point of revenue dependency? You have provided for it. I am just wondering if there is an expectation that you may need more than the \$500 million.

Hon. Mr. Ouellet: I believe this amount is there for capital expenditures, and not for the on-going operation. The estimates of the crown corporation are another set of figures that will be submitted to Parliament; but the on-going expenditures would have to be subsidized, obviously, by Parliament, whatever may be the deficit in the next year and the year after. As you know and as I indicate every time I appeal before a parliamentary committee, this year and last year the department was due to increase postal rates. It was not done in 1978, 1979, or in 1980; so there is a need to increase the rate to allow the department to cope with the increased expenditures in terms of fuel, in terms of running the trucks, the operations, the normal administration costs. All these elements have increased, as they have increased in any other organization. Whether the post office becomes a crown corporation or not, it will necessary this year, 1981, to increase the postal rates. This is obviously going to take place in the early months of the life of the new crown corporation. That will indeed take a good chunk of the deficit.

Senator Grosart: I believe there is a figure available as to the additional revenue that would be created by, say, a one cent increase in the letter rate. Would you have those figures? It would be interesting to relate them to the \$500 million. Is it \$40 million, or something?

Hon. Mr. Ouellet: It's \$30 million for one cent increase on first class mail.

Senator Grosart: So if it went to 20 cents, that would be roughly \$100 million.

[Traduction]

société vers cet objectif au cours des prochains trois ou quatre ans.

Le sénateur Grosart: Quelle relation voyez-vous entre le plafond de \$500 millions et l'autorisation d'un déficit supplémentaire, qui fera alors partie du budget supplémentaire, je suppose. Quelle est la relation entre les deux? Y a-t-il une raison expliquant ce montant de \$500 millions?

L'honorable M. Ouellet: C'est une question intéressante, parce que nous n'avons pas considéré la relation entre les deux. Lorsque nous avons examiné ce montant qui est autorisé par le ministère des Finances pour d'autres sociétés de la Couronne, nous nous sommes rendu compte que le montant accordé à la Société canadienne des postes se rapporte au même article qui existe dans la loi constituant Air Canada ou dans les lois sur les autres sociétés d'État. Nous devons fixer un montant, et c'est le montant qui a été recommandé par le ministère des Finances; mais il n'y a en réalité aucune raison précise. Je suppose que le ministère des Finances avait certaines raisons de fixer ce montant, mais il y a un lien avec les autres sociétés d'État. C'est un montant équivalent.

Le sénateur Grosart: Serait-il juste de présumer que ce montant de \$500 millions pourrait être dépassé au cours des années à venir jusqu'à ce que l'on atteigne l'autonomie financière? Vous avez prévu cela. Je me demande simplement si l'on s'attend à ce que vous ayez besoin de plus de \$500 millions.

L'honorable M. Ouellet: Je crois que ce montant est prévu pour les dépenses en immobilisations et non pour les opérations courantes. Les prévisions budgétaires des sociétés de la Couronne seront soumises au Parlement; mais les dépenses courantes devront être évidemment subventionnées par le Parlement, quel que soit le déficit au cours de l'année prochaine et de l'année suivante. Comme vous le savez et comme je l'ai dit chaque fois que j'ai comparu devant un comité parlementaire, cette année et l'année prochaine le ministère devra augmenter les tarifs postaux. Cela n'a pas été fait en 1978, en 1979 ou en 1980; il est donc nécessaire d'augmenter les tarifs pour permettre au ministère de faire face à l'accroissement des dépenses découlant de l'achat d'essence pour les camions, de l'entretien et du fonctionnement de ces camions, des opérations et des coûts ordinaires d'administration. Tous ces éléments ont connu des hausses, comme ce fut le cas dans toute autre organisation. Que la Société des postes devienne une société d'État ou non, il sera nécessaire d'augmenter les tarifs postaux cette année, en 1981. Cela aura évidemment lieu au cours des premiers mois d'existence de la nouvelle société d'État. Le déficit s'en trouvera donc considérablement réduit.

Le sénateur Grosart: Je crois qu'il existe certains chiffres établis qui représentent la proportion de revenu supplémentaire qui proviendrait disons d'une augmentation de un cent pour le tarif postal. Avez-vous ces chiffres? Il serait intéressant de faire un lien entre ces chiffres et les \$500 millions. S'agit-il de \$40 millions ou de quel montant?

L'honorable M. Ouellet: Il s'agit de \$30 millions pour une augmentation d'un cent pour le courrier de première classe.

Le sénateur Grosart: Donc, si le tarif passait à 20 cents, cela représenterait environ \$100 millions.

[Text]

Hon. Mr. Ouellet: Roughly, yes. Mr. Chairman, in answering Senator Grosart I have to say that the post office will have to look at, is not only first class mail but the other types—second, third and fourth class mail—as well, and obviously this has to be weighed in response to the market. The post office would be better not to increase too much and lose customers in the process. You know, we have to be delicate in the process. But it is quite clear that rates would be increased for first class mail to get a chunk of our deficit out of the way.

Senator Grosart: You mentioned competition, which brings up a point which perhaps you could elaborate on, and that is the additional cost responsibility of the post office arising from having not only a monopoly but an obligation to serve the whole of Canada in places where, obviously, it is not economical. How big a factor is this in assessing competitive rates in the private sector?

Hon. Mr. Ouellet: My deputy is saying, “unbelievable”, and I think he is quite right. The cost of processing a letter that is mailed in Halifax, or for that matter in any large city of Canada, and delivering it in a rural, remote area of the country, is far beyond the 17 cents. Obviously that will continue to be an obligation of the new corporation. There is no doubt that it probably costs six or seven times more to process such a piece of mail in rural Canada than it costs to process it strictly in urban situations, or in terms of service between large cities.

Senator Grosart: Assuming that the 17 cent rate—which may or may not be true—is the economical rate for a large part of, let us say, first class mail. What percentage of that would be caused by the addition of the obligatory role of the post office?

Hon. Mr. Ouellet: Maybe, Mr. Chairman, with your permission, Mr. Corkery could answer this one, if possible.

Mr. Corkery: I was saying a while ago, Mr. Chairman, that that is a very difficult question to answer.

To give you another example of the kind of thing the minister was talking about, it probably costs us somewhere between six and 10 times the initial 17 cent rate just to transport anywhere north of the first 200 mile band across the country. It is that kind of proportion. The volume is relatively low, but because we are serving all across Canada and what we find ourselves caught in—“caught” is not a very good word—is a situation in which we are moving greengroceries. We are doing this with great difficulty, but we are moving greengroceries, as part of the mail service, up into the north. We are moving Coca Cola, potato chips, and all sorts of things, in parcel form. We are flying them in, and in some cases parachuting them in, in some of those northern communities, as part of the mail service. Basically, that is what we have to provide. It is part of the obligation. Now, to try to isolate those costs is very difficult. What we will ultimately be looking to do, I think, is to try to identify costs where it isn't really

[Traduction]

L'honorable M. Ouellet: Approximativement oui. Monsieur le président, dans ma réponse au sénateur Grosart je dois dire que la Société des postes a non seulement à tenir compte du courrier de première classe mais aussi des autres—deuxième, troisième et quatrième classes—et cela doit évidemment être fait en tenant compte du marché. Il vaudrait mieux pour la Société des postes de ne pas trop hausser les tarifs afin de ne pas perdre de clients. Vous savez, il s'agit d'une situation très délicate. Mais il est très clair que les tarifs pour le courrier de première classe devront être majorés pour absorber une partie du déficit.

Le sénateur Grosart: Vous avez parlé de concurrence, ce qui nous amène à un sujet que vous pourriez peut-être développer: il s'agit des frais supplémentaires pour la Société des postes découlant du fait qu'elle a non seulement un monopole mais une obligation de desservir toutes les régions du Canada, même les secteurs qui, pour des raisons évidentes ne sont pas rentables. Quel rôle ce facteur représente-t-il dans l'évaluation des tarifs concurrentiels avec le secteur privé?

L'honorable M. Ouellet: Mon adjoint dit «incroyable», et je crois qu'il a raison. Les frais de livraison d'une lettre qui est déposée à la poste à Halifax ou dans toute autre grande ville du Canada et livrée dans une région rurale et éloignée du pays dépassent largement 17 c. Il est évident que cela continuera d'être une obligation pour la nouvelle société. Il n'y a aucun doute qu'il en coûtera probablement six ou sept fois plus pour ce courrier dans les régions rurales du Canada que dans les régions urbaines ou le service entre les grandes villes.

Le sénateur Grosart: En supposant que le tarif de 17 c.—que ce soit vrai ou non—représente un tarif raisonnable pour une bonne partie, du disons, courrier de première classe, quel serait le pourcentage supplémentaire attribuable à cette obligation de la Société des postes?

L'honorable M. Ouellet: Monsieur le président, si vous le permettez, M. Corkery pourrait peut-être répondre à cette question.

M. Corkery: Je disais, il y a quelques temps, monsieur le président, qu'il est très difficile de répondre à cette question.

Pour vous donner un autre exemple de ce dont parle le ministre, il nous en coûterait probablement entre six et dix fois le tarif initial de 17 c. seulement pour transporter le courrier n'importe où dans les régions situées au nord des premiers deux cent milles du pays. C'est ce genre de proportion. Le volume est relativement peu considérable, parce que nous desservons toutes les régions du Canada et que nous sommes pris—«pris» n'est pas un très bon mot—il s'agit d'une situation où nous devons transporter des produits alimentaires. Nous le faisons avec beaucoup de difficulté parce que nous transportons des produits alimentaires, qui font partie du service de courrier, dans le nord. Nous transportons du Coca Cola, des croustilles et toutes sortes de produits, sous forme de colis. Nous les transportons par avion et dans certains cas nous devons les parachuter dans certaines collectivités du nord et ceci fait partie du service postal. Fondamentalement, ce n'est pas le service que nous devons fournir. Mais cela fait partie de

[Text]

related to a mail service; perhaps we are doing something as a social service under another government policy. We will try to get another department to pay for that, so that we can focus on what those kinds of costs are.

We were talking a while ago about our ability to cost. Those are the kinds of costs that we want to be ultimately able to gather. A good example is that of greengroceries. That is not really mail service, but it has grown over the years as a way of getting green vegetables to the north. If we are going to provide that service, then it should be recognized that it is part of the system, and there should be some way of funding it.

Senator Grosart: I wonder if I can return to policy questions. I am quite sure the minister expected to have some reserved for him.

Two issues have arisen, Mr. Minister, on which we would like to suggest that you might be amenable to making some changes. I am sure I do not need to tell you, but it is a fact that in the Senate we have evolved over the years a formula for dealing with such matters, by the device of obtaining an understanding, or an undertaking, from the minister that in time certain changes would be made, in which case I would not be proposing a direct amendment here and holding up the passage of the bill. I am therefore going to suggest two changes immediately.

I would ask you to say if you would take these with you and assure the committee that they will be taken into serious consideration. I know you have heard them all before.

Let us start with clause 5(1). The suggestion is that the phrase in the third line of clause 5(1)(b), "in the opinion of the corporation" is not necessary and in fact might prejudice the rights, in the courts, of a person who is aggrieved. The suggestion is that clause 5(1)(b) now read:

to manufacture and provide such products and to provide such services as are necessary or incidental to the postal service provided by the corporation . . .

The Joint Committee on Regulations has recommended that this kind of phrase be deleted so that, if a person was aggrieved and had to go to the courts, at least it would be possible for a decision made by the court to the effect that this action taken by the corporation was necessary to carry out the provisions of the act. A phrase of this sort has been taken out by the Senate on one famous occasion. Would you consider it?

Hon. Mr. Ouellet: Yes. Mr. Chairman, indeed I would be willing to consider it. I think the senator is quite right in suggesting that. In the past, there has been a sort of gentleman's agreement—I do not know if I should use the word "gentleman"—

Senator Grosart: Perhaps a gentlewoman's agreement.

Hon. Mr. Ouellet: A gentle agreement to the effect that the Senate make recommendations and, the first time the bill is amended, these points will be taken into consideration. It is

[Traduction]

nos obligations. Maintenant, essayer d'isoler ces coûts est très difficile. Ce que nous allons faire, je crois, ce sera d'essayer d'identifier les coûts qui ne sont pas reliés au service postal; nous fournissons peut-être un service social aux termes d'une autre politique gouvernementale. Nous allons essayer de facturer ces services à un autre ministère afin que nous puissions déterminer ce que ces coûts représentent en réalité.

Nous avons parlé il y a quelques temps de notre aptitude à évaluer les coûts. Voilà le genre de coûts que nous voulons déterminer. Un exemple est celui de ces produits alimentaires. Il ne s'agit pas en réalité d'un service postal, mais cela a été un moyen au cours des années de permettre aux régions du nord d'obtenir des légumes verts. Si nous devons offrir ce service, cela devrait alors être reconnu comme faisant partie du système et il devrait y avoir un moyen de le financer.

Le sénateur Grosart: Je me demande si je peux revenir à des questions de politique. Le ministre s'attendait sans doute à ce que nous lui en posions.

Monsieur le ministre, deux questions se sont posées à propos desquelles nous souhaiterions que vous acceptiez d'apporter certains changements. Je n'ai sans doute pas besoin de vous dire qu'au cours des années, le Sénat a mis au point un système pour régler ce genre de situation en obtenant du ministre un engagement selon lequel certains changements seront apportés en temps voulu; dans cette éventualité je ne proposerai pas d'amendement qui retarderait l'adoption de ce projet de loi. Je vais donc vous proposer tout de suite ces deux changements.

Je vous demanderais de nous dire si vous pouvez assurer le Comité qu'ils seront pris sérieusement en considération. Je sais que vous les avez déjà tous entendus.

Commençons d'abord par le paragraphe 5(1). On a jugé qu'à la deuxième ligne de l'alinéa 5(1)b) l'expression «elle estime» n'est pas nécessaire et pourrait même, dans les tribunaux, porter atteinte aux droits d'une personne lésée. Il a donc été recommandé que cet alinéa soit modifié en ce sens:

de fabriquer et de fournir les produits et prestations nécessaires ou accessoires au service postal qu'elle assure . . .

Le Comité mixte des règlements a recommandé de supprimer l'expression «qu'elle estime» afin que si une personne lésée engage des poursuites, les tribunaux aient au moins la possibilité de décider que la société avait dû prendre cette initiative afin d'appliquer les dispositions de la loi. Le Sénat avait fait supprimer une expression de ce type dans un cas très célèbre. Seriez-vous prêt à accéder à sa demande?

L'honorable M. Ouellet: Oui monsieur le président, très certainement. Le sénateur a tout à fait raison de proposer cette recommandation. Dans le passé, il y avait une sorte d'accord tacite, de «gentleman's agreement»—

Le sénateur Grosart: Ou de «gentlewoman's agreement» bien sûr.

L'honorable M. Ouellet: Un accord, dis-je voulant que le Sénat fasse des recommandations qui sont prises en considération la première fois que des modifications sont apportées au

[Text]

quite clear that this bill will be amended at the time of the omnibus crown corporation legislation, which would be dealing with all of the crown corporations. As regards some of the clauses that we have here on which there were some reservations, I had indicated that I did not want to prejudge the decision in regard to the omnibus crown corporation bill. I have left the matter sort of in suspension until the omnibus crown corporation bill is tabled. Therefore, any of these amendments or suggestions that the Senate might have in mind could be taken into consideration at that time.

To deal specifically with this recommendation, "in the opinion of the corporation" is a phrase that in fact means more than in the opinion of the corporation. In reading this bill, senator, you realize that regulations have to be gazetted and approved by the minister and by the Governor in Council. I suspect that the objects of the corporation, in deciding the type of products and services which are necessary for the operation of the corporation, would have to be assumed and evaluated not only by the corporation but also by the government. Therefore, this simple phrase "in the opinion of the corporation" goes beyond the corporation itself. Upon reflection at a later date, it might be felt that this should be expressed more precisely than it is by the phrase "in the opinion of the corporation." This might indeed be reviewed by those who will have the responsibility of looking at the omnibus crown corporation bill.

Senator Grosart: My objection, of course, and I realize that I am not a lawyer, is that this would appear to me to remove the matter entirely from the courts.

Senator Frith: Would Senator Grosart allow me to make a comment on that point?

Senator Grosart: Yes, by all means.

Senator Frith: If I may rephrase what he is saying or say it in another way, the principle he is raising is the fact that, although it would not totally remove the matter from the courts, the test is very subjective. I believe, when he raised the point earlier, Senator Grosart pointed out that the principle that is involved here is making the test before the court a purely subjective test, as to the opinion of the corporation, rather than the objective test based on the meaning of the word. I believe that Senator Grosart pointed out that this is something that has occupied the attention of the Senate in committee on other occasions. Therefore, the suggestion that perhaps it should be looked at with regard to all crown corporations would seem to be very relevant.

Speaking as a lawyer, this provision does not totally remove such matters from the court, but it certainly narrows very tightly the room that the court would have to make its judgment. Once evidence was given as to the opinion of the corporation, it would be a little difficult for the court to move very freely.

Hon. Mr. Ouellet: At the suggestion of the senator, I could certainly undertake to discuss this very point with any colleague, the Minister of Justice, and my colleague, the Minister

[Traduction]

projet de loi. Il est évident que cette mesure législative sera modifiée lors de la rédaction d'une loi omnibus sur les sociétés de la Couronne, qui les concernera toutes. À propos de certains des articles qui ont fait l'objet de quelques réserves, j'ai dit que je ne voulais pas préjuger de la décision qui sera prise au sujet du projet de loi omnibus sur les sociétés de la Couronne. J'ai laissé la question en suspens jusqu'à ce que cette mesure soit déposée. Par conséquent, on pourrait alors tenir compte des amendements ou des suggestions du Sénat.

Pour en revenir précisément à cette recommandation-ci, l'expression «elle estime» signifie plus que «selon l'opinion de la société». En relisant ce projet de loi, sénateur, vous constaterez que les règlements doivent être publiés dans la Gazette et approuvés par le ministre, ainsi que par le gouverneur en conseil. Je pense donc que lorsque la société décide que des produits et services sont nécessaires à son fonctionnement, ses objectifs devront être pesés et évalués non seulement par elle-même, mais aussi par le gouvernement. Par conséquent, cette simple expression «elle estime» ne concerne pas seulement la société. Tout bien réfléchi, à une date ultérieure, on pourrait fort bien avoir besoin d'une expression plus précise. La question pourrait alors être examinée par ceux qui seront chargés d'étudier le projet de loi omnibus sur les sociétés de la Couronne.

Le sénateur Grosart: Mon objection, et naturellement je me rends compte que je ne suis pas avocat, tient à ce que j'estime que cela enlèverait tout pouvoir aux tribunaux, de ce point de vue.

Le sénateur Frith: Le sénateur Grosart me permet-il de faire une remarque sur ce point?

Le sénateur Grosart: Je vous en prie.

Le sénateur Frith: Si je peux présenter sa pensée en d'autres termes, il estime que le critère est très subjectif, bien que les tribunaux aient encore la possibilité d'intervenir. En soulevant précédemment la question, le sénateur Grosart avait souligné que, d'après ce principe, le critère dont les tribunaux seront saisis aura un caractère purement subjectif—puisque'il s'agira de l'opinion de la société—plutôt qu'objectif. Le sénateur Grosart a rappelé que cette question avait attiré l'attention des comités du Sénat dans d'autres circonstances que celle-ci. Par conséquent, l'argument selon lequel la question devrait être dans une perspective englobant toutes les sociétés de la Couronne, me semble fort pertinent.

En tant qu'avocat, je dois dire que cette disposition ne retire pas entièrement la question aux tribunaux, mais elle limite considérablement leur capacité de juger. Une fois que la société aura exposé son opinion, les tribunaux auront une marge d'action fort restreinte.

L'honorable M. Ouellet: Comme le propose le sénateur, je suis disposé à m'engager à discuter de ce point avec mon collègue le Ministre de la Justice, ainsi qu'avec le Ministre du

[Text]

of Treasury Board, who will be sponsoring the omnibus crown corporation bill.

Senator Grosart: My own feeling is that it does not weaken the authority of the corporation or the executive at all. It merely says that if the corporation does something, it must be prepared to prove in court that it was necessary under the provisions of the act to do so.

Senator Frith: Necessary or incidental.

Senator Grosart: Or incidental, of course.

The other matter I would like to raise is in connection with clause 54, which deals with regulations. I have raised the point—and I think there is general agreement, judging from the replies of counsel and others—that the offence section does seem to make it possible for a new offence to be created under the regulations.

Clause 54 says that:

Every person who contravenes any provision of this Act or the regulations or who commits an offence . . .

and so on is guilty of certain offences. I have raised objection to the words "or the regulations." Some of us feel that this gives far too much power to the corporation, through the executive, to create offences that are not already existent. This is particularly so because the regulatory power is very sweeping and, unlike the directives, the regulations are not required to be tabled in Parliament. It would seem to me that an offence should not be created under regulations approved by Order in Council—in other words, by the executive—which do not exist at the moment. It would seem to me that a criminal offence should not be created, even by the executive, through this clause; that only Parliament should create a new offence by passing a law. That is the point. I would ask that you take that into consideration.

There are several suggestions that have been made. One is merely to take out the words "or the regulations". Another is to the effect that, if the phrase stays in the clause, at least the regulations should be tabled in the same way as the directives. I do not want to belabour this point, I am sure you have heard all of this before. I would merely ask that you undertake to consider this seriously.

Senator Frith: Mr. Chairman, Senator Grosart has captioned what has happened. This matter was raised before Mr. Ouellet got here. Perhaps we should also mention the suggestion which was made by Senator Godfrey, who had to leave to chair the very committee that raised the recommendation. His suggestion is that consideration be given to applying the recommendation of the Committee on Regulations and Other Statutory Instruments that, where regulations do not require prior approval of Parliament, they be subject to disallowance within a six months' period by resolution by the house. He suggested that consideration be given to apply that principle here; that regulations be either subject to prior approval or subject to disallowance where they would not be re-proclaimed for six months.

[Traduction]

Conseil du trésor, dont relèvera le bill omnibus sur les sociétés de la Couronne.

Le sénateur Grosart: Pour ma part, j'estime que cela ne compromet pas du tout l'autorité de la société ou de l'exécutif. Il est simplement dit que si la société fait quelque chose elle doit être disposée à prouver aux tribunaux qu'elle y était tenue conformément aux dispositions de la loi.

Le sénateur Frith: De façon impérative ou accessoirement.

Le sénateur Grosart: Ou accessoirement, bien sûr.

L'autre question que je voudrais poser concerne l'article 52 traitant des règlements. Selon moi, et je pense que tout le monde est d'accord, comme l'indiquent les réponses du conseiller juridique et d'autres encore, l'article concernant les infractions semble ouvrir la voie à une nouvelle infraction au moyen des règlements.

L'article 52 stipule:

Toute personne qui enfreint la présente loi ou les règlements ou qui commet une des infractions . . .

et ainsi de suite, est coupable de certaines infractions. J'ai soulevé une objection à l'usage des termes «ou les règlements». Certains d'entre nous estiment que par l'intermédiaire de l'exécutif cela confère un trop grand pouvoir à la société de créer des infractions qui n'existent pas encore. D'autant plus que le pouvoir de réglementation est très général et que, contrairement aux directives, les règlements n'ont pas à être déposés devant le Parlement. Il me semble qu'il ne faudrait pas créer d'infractions en vertu d'un règlement approuvé par décret du Conseil—en d'autres termes par l'exécutif—d'infractions dis-je, qui n'existent pas encore. J'estime qu'il ne faut pas créer d'infractions criminelles au moyen de cette disposition; l'exécutif devrait s'en abstenir; seul le Parlement doit pouvoir créer une nouvelle infraction en se faisant adopter une loi. Voilà ce que je voulais dire et je vous demanderais d'en tenir compte.

Plusieurs propositions ont été faites. La première est de supprimer les termes «ou les règlements», autrement, au cas où l'expression est retenue on a recommandé de demander que les règlements soient au moins déposés de la même façon que les directives. Je ne voudrais pas insister là-dessus, et je suis sûr que vous avez déjà entendu parler de tout cela. Je vous demanderai simplement de nous promettre d'en tenir sérieusement compte.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, le sénateur Grosart a bien rappelé ce qui s'est passé. Cette question a été soulevée avant la comparution de M. Ouellet. Il faudrait peut-être aussi mentionner la proposition du sénateur Godfrey qui a dû partir présider le Comité qui a justement présenté cette recommandation. Il propose qu'on envisage la possibilité d'appliquer la recommandation du Comité des règlements et autres textes réglementaires, selon laquelle lorsque des règlements n'ont pas à être approuvés par le Parlement ils puissent être rejetés dans un délai de six mois par une résolution de la Chambre. Il a proposé qu'on envisage d'appliquer ce principe dans ce cas; autrement dit, il faudrait que les règlements soient approuvés, ou qu'ils puissent être rejetés au cas où ils ne seraient pas maintenus pendant six mois.

[Text]

Hon. Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I shall indeed take this matter under consideration and raise it with my colleague, the Minister of Justice, in the hope of finding a way of preventing what could be perceived as an abuse in that a corporation may establish a set of rules by which people could be prosecuted in court.

Senator Frith: And end up with a criminal record.

Hon. Mr. Ouellet: That is right. I appreciate the difficulties involved with this clause. On the other hand, we are trying to find a *modus vivendi* for the corporation to allow it to establish some rule on the premises with regard to normal operations within the post office. If we were to include these regulations in the act, it would be very thick. In that sense the creation of regulations is the easiest way out.

Obviously, as the deputy has indicated, we are not condemning anyone by such regulations. The regulations must be tested in court. But I appreciate the sweeping powers which lie within that clause, and we will attempt to come up with a different way of dealing with the matter. The alternative as suggested by Senator Godfrey may be the solution. Such an amendment could be dealt with in the annual omnibus bill introduced by the Department of Justice, as it is a non-controversial amendment.

Senator Grosart: Clause 3 contains the words "or a province." What is the purpose of including that phrase? Your eminent legal counsel has told me that it is completely unnecessary insofar as giving effect to the purpose of the provision.

Mr. McInenly: Senator, I think there is some merit in the point you have raised, in the sense that it is clearly arguable that the act would be binding on the province in any event. However, what we have endeavoured to do here is to invoke or bring into play the provisions of the Interpretation Act namely, section 16, and to make it clear beyond doubt that the Crown will be bound. As you are probably aware, that provision indicates that if the Crown is not specifically mentioned in the statute, then it cannot be bound by it. Rather than get into that kind of dispute, we have endeavoured to make it clear that we want the provinces, as well as the Crown, to be bound by this legislation.

Senator Grosart: You have received no objections from the provinces on this?

Hon. Mr. Ouellet: No.

Senator Grosart: Clause 6 contains no requirement that interested parties, for example, labour, be represented on the Board of Directors. Perhaps it is not necessary to make provision for such a requirement in the statutes, but I am sure the committee would be interested in hearing your intentions in this respect, without saying who will be appointed.

Hon. Mr. Ouellet: Mr. Chairman, in this regard, we have been guided somewhat by the experiences of the British government. When it formed its corporation, it included in the

[Traduction]

L'honorable M. Ouellet: Monsieur le président, je devrais en fait envisager cette question avec mon collègue du ministère de la Justice afin de prévenir ce qui pourrait être perçu comme un abus, soit qu'une société puisse établir une série de mesures permettant d'intenter contre un citoyen une poursuite devant les tribunaux.

Le sénateur Frith: Procédure qui aboutirait à un dossier criminel.

L'honorable M. Ouellet: C'est exact. Je me rends compte des difficultés découlant de cette disposition. Cependant, nous essayons de trouver un arrangement qui permettrait à la société d'établir certaines règles régissant l'exploitation normale des postes. La loi serait très volumineuse s'il fallait inclure ces règlements. La meilleure solution consiste à adopter les règlements.

De toute évidence, comme le sous-ministre l'a indiqué, ces règlements ne condamnent personne. Les tribunaux devront rendre une décision concernant ces règlements. Cependant, je me rends compte que cette disposition comporte des pouvoirs considérables et nous essaierons de trouver une autre solution à cet égard. La proposition du sénateur Godfrey pourrait éventuellement se révéler la solution. Ce genre de modification pourrait être apporté dans le cadre d'un bill omnibus présenté annuellement par le ministère de la Justice car cette modification ne soulève pas de controverses.

Le sénateur Grosart: L'article 3 comprend les termes «ou d'une province». Pourquoi a-t-on ajouté ces termes? Votre éminent conseiller juridique m'a souligné que ces termes étaient tout à fait inutiles relativement à l'objectif de cette disposition.

M. McInenly: Sénateur, je pense que dans une certaine mesure, fondés vos propos sont fondés car on peut manifestement soutenir que la loi entraînerait de toute façon une obligation pour la province. Cependant, nous avons essayé de relier cette disposition à l'article 16 de la Loi d'interprétation et de stipuler indubitablement que la Couronne sera liée. Comme vous le savez probablement, cette disposition signifie que la Couronne n'est liée que dans la mesure où elle y est spécifiquement mentionnée. Plutôt que d'en arriver à ce genre de litige, nous avons essayé de préciser que nous voulions que cette mesure législative lie la province ainsi que la Couronne.

Le sénateur Grosart: Les provinces ne vous ont-elles pas fait part de leurs objections à cet égard?

L'honorable M. Ouellet: Non.

Le sénateur Grosart: L'article 6 ne stipule pas que les parties en cause, notamment les syndicats, doivent être représentées au sein du conseil d'administration. Il est peut-être inutile de prévoir ce genre d'obligation dans les lois, mais je suis sûr que le comité aimerait entendre vos intentions à cet égard, mais vous n'êtes pas tenus de préciser qui fera partie de ce conseil d'administration.

L'honorable M. Ouellet: Monsieur le président, nous nous sommes inspirés de l'expérience du gouvernement britannique. En constituant sa société, le gouvernement a précisé dans la loi

[Text]

legislation the specific interest groups which would be represented on the Board of Directors. At one point during labour negotiations, the representative of the labour movement walked out and resigned. The corporation was left with vacancies on its board which no one wanted to fill. So while it is desirable that there be representatives from labour, business, users of one kind or another and so on, it is not necessary that it be spelled out in the legislation, and that is why we have not done so.

However, it is the intention of the government to appoint to the board representatives of various groups interested in the post office. For example, we would like to have representatives of the urban and rural parts of our country and the various regions on the board.

Senator Grosart: With regard to clause 9, has it been determined where the head office will be located?

Hon. Mr. Ouellet: The head office will be in Ottawa. No decision has been taken to move the head office. This clause merely allows for some flexibility. It is a general principle of all legislation dealing with Crown corporations, as a result of the pattern established a few years ago, that all legislation creating Crown corporations will have this clause. In this area of decentralization, it was felt that it would be useful to include such a clause which would eliminate the need of passing legislation if a decision were taken to decentralize. I can say unequivocally that the corporation will remain in Ottawa.

Senator Grosart: May I have an explanation in layman's terms of clause 12?

Hon. Mr. Ouellet: Basically it provides that if one acts in good faith in a transaction with the corporation, the corporation cannot go against that person at a later date.

The Chairman: I wonder if it were not perhaps intended to prevent the corporation from saying, "Well, you have no action against us because we have no authority to do that." It merely provides that the corporation must accept the consequences of its acts whether or not it has the authority.

Senator Frith: It is the internal management rule. Through corporate cases, a great deal of law was built up as to when, for example, a corporation had to check the by-laws and when it did not have to check the by-laws.

Hon. Mr. Ouellet: It is a clause which places the responsibility on the corporation, rather than on the individual. It is a form of protection in favour of the individual who has acted in good faith with the company.

Senator Grosart: I know that it is an old problem, and I was hoping that you would give that explanation.

This raises the question of liability as outlined in clause 38. There seems to be a complete denial of any kind of responsibility by the Post Office for any claim arising from, to use the words of the clause:

... from the loss, delay or mishandling of anything posted.

Has that always been there?

[Traduction]

les groupes d'intérêts qui seraient représentés au conseil d'administration. Au cours des négociations syndicales, le représentant syndical a démissionné. Il y avait des places vacantes au sein du conseil mais personne n'y était intéressé. Même s'il est souhaitable que les employés, les hommes d'affaires et les consommateurs soient représentés d'une façon ou d'une autre, il est inutile de le stipuler dans la loi. C'est pourquoi nous ne l'avons pas précisé.

Cependant, le gouvernement a l'intention de nommer au sein du conseil des administrateurs provenant de différents groupes intéressés. Par exemple, nous souhaiterions avoir des représentants des secteurs urbains et ruraux du pays ainsi que des différentes régions.

Le sénateur Grosart: Relativement à l'article 9, a-t-on déterminé où sera situé le siège social?

L'honorable M. Ouellet: Le siège social sera situé à Ottawa. Aucune décision n'a été prise afin de modifier cette situation. Cette disposition offre une faible marge de manœuvre. Selon un principe général adopté il y a quelques années, toutes les lois traitant des sociétés de la Couronne comprendront ce genre de disposition. En cette époque de décentralisation, nous avons cru qu'il serait utile d'inclure ce genre de disposition, qui éliminerait le besoin d'adopter une mesure législative si l'on décidait de procéder à la décentralisation. Je peux dire sans équivoque que le siège social demeurera à Ottawa.

Le sénateur Grosart: Pouvez-vous m'expliquer en termes simples l'article 12?

L'honorable M. Ouellet: Cet article stipule essentiellement que, si un citoyen agit de bonne foi dans une transaction avec la société, cette dernière ne pourra pas revenir contre lui à une date ultérieure.

Le président: Je me demande si l'intention n'était pas d'empêcher la société de dire: «vous n'avez aucun recours car nous n'avons aucun pouvoir à cet égard». Cette disposition signifie que la société doit accepter les conséquences de ses actes, qu'elle en ait le pouvoir ou non.

Le sénateur Frith: C'est un règlement interne. La jurisprudence fait abondamment mention d'exemples où une société devait vérifier les règlements internes et où elle n'était pas tenue de le faire.

L'honorable M. Ouellet: Selon cette disposition, la responsabilité incombe à la société plutôt qu'à un particulier. La personne, qui a traité de bonne foi avec la société, est en quelque sorte protégée.

Le sénateur Grosart: Je sais que ce problème n'est pas nouveau et j'espérais que vous présentiez cette explication.

Passons maintenant à la question de la responsabilité décrite à l'article 38. Dans cet article, la société semble rejeter toute responsabilité si l'on s'en tient à son libellé:

... pour les pertes, retards ou erreurs de traitement subis par une chose qui a été postée.

Ces termes ont-ils toujours fait partie de la loi?

[Text]

Hon. Mr. Ouellet: I believe it is a reception from the old Post Office Act. As you know, Bill C-42 is the combining of the creation of the Crown Corporation legislation that was introduced in a previous Parliament, and the Post Office Act. That clause about liability has been there since the beginning of the century.

Senator Grosart: This clause scares me. Does it mean that the Post Office can disclaim any liability whatsoever for anything that happens?

Hon. Mr. Ouellet: No. Obviously, as you know, there is a regulation that indicates the various services we are offering where there is liability such as with insured mail and various other types of services. Customers could claim a specific amount and there is liability within the normal operation. This is a sort of large umbrella clause and "the King can do no wrong."

Senator Grosart: This is not the King, this is the corporation. Umbrella clauses tend to scare us in these committees. The worst thing you can say to this committee is that it is an umbrella provision.

Hon. Mr. Ouellet: The basic protection that exists there, is that no one could claim damage for delay of mail. The Post Office is a general service and, in providing that service, there is a protection against anybody who could sue for not having mail delivered on time.

Senator Grosart: The word that bothers me here is "mishandling." The Post Office could mishandle mail all they like and it would have no liability, in spite of the fact that there seems to be a provision under clause 17(1)(i) for the payment of compensation.

Senator Frith: That is why it is subject to this act and the regulations.

Hon. Mr. Ouellet: That is because the regulations, obviously, allow liability, that is, claims for damages, and claims for loss of mail in specific instances.

Senator Frith: And the act also does, as Senator Grosart has pointed out.

Hon. Mr. Ouellet: The word, "mishandling" refers to the fact that a letter may be subject to the frailties of human nature. As you know, our sorters are throwing letters in various bags. When you visit the Post Office you will see they become very skilled at doing that and they may have eight or twelve bags in front of them. However, human nature is not perfect and it could happen that one letter will go into the Toronto bag rather than go into the Vancouver bag. We do not pretend that we should be liable for that sort of mishandling.

Senator Grosart: Would I be correct in saying that clause 38 says that you are not liable, but clause 17(1)(i) says that you may make compensation?

Hon. Mr. Ouellet: That is right.

[Traduction]

L'honorable M. Ouellet: Je crois que les termes de l'ancienne Loi sur les postes ont été repris. Comme vous le savez, le bill C-42 comprend à la fois la constitution de la Société canadienne des postes, loi qui a été présentée au cours d'une législature précédente, et l'abrogation de la Loi sur les postes. Cette disposition relative à la responsabilité existe depuis le début du siècle.

Le sénateur Grosart: Cette disposition m'effraie. La société peut-elle nier toute responsabilité aux termes de cette disposition?

L'honorable M. Ouellet: Non. Comme vous le savez, un règlement indique les différents services où la société est responsable. C'est le cas notamment des envois assurés. Les clients pourraient réclamer un montant précis et la société est responsable de l'exploitation normale. C'est en quelque sorte une disposition générale: «le Roi ne peut pas mal agir».

Le sénateur Grosart: Ce n'est pas le roi, c'est la société. Ces dispositions générales semblent effrayer les membres de ce comité. La pire chose que vous puissiez dire aux membres, c'est qu'il s'agit d'une disposition générale.

L'honorable M. Ouellet: Selon la protection offerte par cette disposition, personne ne pourrait présenter une réclamation pour retards. Les postes constituent un service général et personne ne peut intenter des poursuites pour avoir reçu du courrier en retard.

Le sénateur Grosart: Les termes qui m'inquiètent sont les suivants: «erreurs de traitement». La société pourrait commettre toutes les erreurs de traitement qu'elle souhaiterait sans être tenue responsable même si l'alinéa 17(1)(i) semble prévoir un genre d'indemnités.

Le sénateur Frith: C'est pourquoi cette question fait l'objet de ce projet de loi et de ses règlements.

L'honorable M. Ouellet: C'est parce que les règlements prévoient cette responsabilité, soit des indemnités dans des cas précis de perte.

Le sénateur Frith: Comme le sénateur Grosart l'a souligné, la loi en fait également mention.

L'honorable M. Ouellet: Les termes «erreurs de traitement» font allusion au fait que le traitement d'une lettre peut être perturbé car l'erreur est humaine. Comme vous le savez, nos trieurs lancent les lettres dans différents sacs. Si vous visitez les installations des Postes, vous constaterez que les trieurs sont devenus très habiles et qu'ils peuvent lancer ces lettres dans huit ou douze sacs. Cependant, la nature humaine n'est pas parfaite et il se peut qu'une lettre se retrouve dans le sac de Toronto plutôt que dans celui de Vancouver. Nous ne prétendons pas que nous devrions être tenus responsables de ces erreurs de traitement.

Le sénateur Grosart: Ferais-je une erreur en disant que l'article 38 stipule que vous n'êtes pas responsables mais que l'alinéa 17(1) i) précise que vous pourriez verser des indemnités?

L'honorable M. Ouellet: C'est exact.

[Text]

Senator Grosart: You do not have to compensate, but you may?

Hon. Mr. Ouellet: In fact, we are paying. Under some specific regulations we indicate to our customers that, if something goes wrong, we will pay, like any other company that offers that sort of guarantee to their customers.

Senator Grosart: Clause 36(2) concerns me because it seems to give the corporation very wide powers. I presume this is not new, but perhaps I may be told if it is new. It states:

Every common carrier in Canada when required by the Corporation shall carry mail and duly accredited employees of the Corporation on such terms and conditions as the regulations prescribe.

I suppose members of Parliament are included in this, are they?

Hon. Mr. Ouellet: This clause, senator, has been there for many years. It is the existing section in the Post Office Act. It is there as an assurance that common carriers will, indeed, bring mail to remote areas or to areas where there may have been some catastrophe of one kind or another.

Senator Frith: Perhaps we should have a definition of "common carrier." It is a technical term. It does not mean, in law, just what the words say. It is a very specific selection of carriers that are properly called "common carriers." It may be worthwhile to put the definition on the record.

Hon. Mr. Ouellet: Yes, I think that is a good suggestion. We are talking about those companies which are operating, whether they be the CNR or Air Canada and that are regulated, or those transport companies that have provincial licences which they operate under.

Senator Grosart: It seems to me that the intent is to give the corporation, by approved regulations, the right to require any common carrier to carry, irrespective of whether they are technically described this way.

Perhaps I should put it this way: Is there a definition anywhere in the Interpretation Act of "common carrier"?

The Chairman: There is a common, understood meaning attributed to it in the courts of law.

Senator Grosart: There is a judicial definition.

Senator Frith: The general definition of "common carrier" is anyone who has been licensed to carry pursuant to the public convenience and necessity requirements. They actually have a licence from the government. To get that licence they have to show public convenience and necessity and accept certain responsibilities that go with being a common carrier. It does not apply to just anybody. In other words, common carriers are not very common, in fact, they are quite uncommon, so they should probably be called "uncommon carriers."

[Traduction]

Le sénateur Grosart: Vous n'êtes pas obligés de les verser mais vous pouvez le faire, n'est-ce pas?

L'honorable M. Ouellet: En fait, nous payons. En vertu de certains règlements précis, nous indiquons à nos clients que, si une erreur devait se produire, nous verserons des indemnités comme le feraient toutes les autres sociétés offrant cette garantie à leurs clients.

Le sénateur Grosart: Le paragraphe 36(2) m'inquiète quelque peu car il confère de très grands pouvoirs à la société. J'imagine que ce n'est pas une nouvelle disposition, mais j'ai peut-être tort. On lit, au paragraphe 36(2):

Les transporteurs publics du Canada sont tenus, sur demande de la Société, des transporter, aux conditions prévues par règlement, le courrier et les employés de la Société dûment autorisés.

Je suppose que les députés sont inclus dans cette disposition, n'est-ce pas?

L'honorable M. Ouellet: Cette disposition, monsieur le sénateur, existe depuis longtemps. Elle figure dans la Loi sur les postes. Elle garantit que les transporteurs publics apporteront le courrier aux régions isolées ou aux régions frappées d'une catastrophe.

Le sénateur Frith: Il conviendrait peut-être de définir l'expression «transporteurs publics». C'est une expression technique. Dans le langage juridique, cette expression a une acception particulière. Ce ne sont pas tous les transporteurs qui peuvent s'appeler «transporteurs publics». Il conviendrait peut-être de donner cette définition.

L'honorable M. Ouellet: Oui, votre suggestion est fort valable. Les transporteurs publics sont des sociétés, que ce soit le CNR ou Air Canada, dont l'exploitation est réglementée ou les compagnies de transport qui ont des permis d'exploitation provinciaux.

Le sénateur Grosart: Je crois que grâce à cette disposition, on veut donner à la Société, par règlement, le droit d'obliger un transporteur public à transporter le courrier, peu importe la catégorie de transporteurs.

Je vais reformuler ma question: existe-t-il une définition dans la Loi d'interprétation de l'expression «transporteurs publics»?

Le président: Les tribunaux ont donné à cette expression une définition bien comprise.

Le sénateur Grosart: C'est une définition de tribunal.

Le sénateur Frith: La définition générale de l'expression «transporteurs publics», c'est tout transporteur qui a obtenu un permis de transport conformément aux besoins et à l'utilité pour le public. Ces transporteurs détiennent en réalité, un permis du gouvernement. Pour obtenir ce permis, ils doivent démontrer leur utilité pour le public et le besoin du service qu'ils offrent; ils doivent également accepter certaines responsabilités afférentes au rôle de transporteur public. Cette définition ne s'applique pas à toutes les sociétés. Autrement dit, les transporteurs publics ne sont pas très courants; en réalité, ils sont assez rares et je crois qu'on devrait plutôt les appeler des «transporteurs spéciaux».

[Text]

Hon. Mr. Ouellet: The clause is there to allow, in extreme cases, the corporation to ask a common carrier to bring mails into areas where no one else is going. VIA rail goes into northern Ontario. It is the only rail company that goes there and they could say that they are not going to bring the mail into that area although they have a licence and they are operating under certain regulations.

Senator Frith: There is always a monopoly aspect to a common carrier.

Hon. Mr. Ouellet: We think it is important that we could force them to bring the mail. However, it is, obviously, not a clause that is used very often.

Senator Grosart: The power is there and it includes the phrase, "... on such terms and conditions as the regulations prescribe." This would seem to be another good reason for a change in the provisions of the act which would make it necessary for the regulations, at least, to be tabled in Parliament. I would like to see it go further. Perhaps Senator Godfrey's suggestion is appropriate.

One final question: The suggestion has been made that it would be advisable, and in the public interest, to have a sunset clause. Has that been considered?

Hon. Mr. Ouellet: It has been considered but it was rejected. In fact, such an amendment was presented in the House of Commons and was voted down.

In reality, we believe that all the effort used to put in place such a crown corporation needs a sort of determination and movement forward that would not have the same value if there were a sunset clause, because there would then be a number of people within the organization who would be working for the continuation of the corporation and others who would be working for the return of the corporation to the department. I think this would defeat the purpose of the legislation.

Senator Grosart: Clause 23 refers to exempting the tender ceiling, if you like, from the Financial Administration Act. It always bothers some of us when an act of Parliament in effect amends the Financial Administration Act. I have two questions on this subject: First of all, what is the purpose? I imagine it refers to the problems encountered by rural route carriers, to some extent, anyway; and, secondly, would it not be better for this in due course or this purpose to be achieved by an amendment to the Financial Administration Act, which is, in many ways, a governing act. Lawyers have told me that it is difficult to search through other acts to see if there is an exemption, particularly when the statutes are not consolidated, as they often are not.

Mrs. Jean Walker, Manager, Legislative and Policy Planning, Corporate Planning Branch, Post Office Department: One of the reasons for not amending the Financial Administration Act is that if the corporation is a Schedule D corporation, which is a very independent corporation, it is automatically exempt from this section of the Financial Administration Act. If the corporation is a Schedule C corporation, it is not automatically exempt. It was felt advisable that this corpora-

[Traduction]

L'honorable M. Ouellet: Cette disposition autorise la Société, dans les cas extrêmes, à demander à un transporteur public d'apporter le courrier dans une région où personne d'autre ne se rend. La Société VIA Rail traverse le nord de l'Ontario et elle est la seule société ferroviaire à le faire. Elle pourrait déclarer qu'elle n'apportera plus le courrier dans cette région, bien qu'elle ait un permis et que son exploitation soit régie par certains règlements.

Le sénateur Frith: Le transporteur public jouit toujours d'un certain monopole.

L'honorable M. Ouellet: Je crois qu'il est important que nous puissions forcer ces sociétés à apporter le courrier. Il s'agit, bien sûr, d'une disposition qui n'est pas souvent utilisée.

Le sénateur Grosart: Le pouvoir est reconnu et l'on y trouve l'expression «... aux conditions prévues par règlement». Ce serait une autre bonne raison de modifier les dispositions de la loi de manière à ce qu'il faille au moins soumettre le règlement au Parlement. J'aimerais qu'il y soit donné suite. Peut-être la proposition du sénateur Godfrey tombe-t-elle à propos.

Notre dernière question: on a dit qu'il serait souhaitable, dans l'intérêt du public, d'introduire une disposition de temporisation. A-t-on étudié cette possibilité?

L'honorable Ouellet: Oui, mais la proposition a été rejetée. En réalité, cette modification a été soumise à la Chambre des communes, mais elle a été rejetée.

Nous pensons que tous les efforts nécessaires à la mise en place d'une société d'État de ce type doivent reposer sur une sorte de détermination et d'élan, qui n'auraient plus la même valeur s'il y avait une disposition de temporisation parce que l'organisation compterait alors un certain nombre de gens qui travailleraient au maintien de la société et d'autres qui œuvreraient en vue de son retour au sein du ministère. Je pense que cela irait à l'encontre du but de la loi.

Le sénateur Grosart: L'article 23 porte sur l'exemption, si l'on peut dire, du plafonnement des appels d'offres imposé dans la Loi sur l'administration financière. Il s'en trouve toujours parmi nous certains qui déplorent qu'une loi du Parlement modifie la Loi sur l'administration financière. J'ai deux questions à poser à cet égard: d'abord, dans quel but? Il me semble qu'il est question des difficultés que connaissent les préposés à la distribution des routes rurales, dans une certaine mesure; et deuxièmement, ne vaudrait-il pas mieux arriver à cette fin en temps opportun en modifiant la Loi sur l'administration financière, qui à bien des égards, est une loi déterminante. Des juristes m'ont dit qu'il est difficile de vérifier dans d'autres lois s'il existe une exemption, surtout lorsque les statuts ne sont pas consolidés, ce qui est souvent le cas.

Mme Jean Walker, gestionnaire, planification législative et ligne de conduite, Direction de la planification générale, ministère des Postes: L'une des raisons pour lesquelles il ne convient pas de modifier la Loi sur l'administration financière réside dans le fait que si la société est une société désignée à l'annexe D, et qu'il s'agit donc d'une société très indépendante, elle est automatiquement exempte de l'application de cet article de la Loi sur l'administration financière. Si la société

[Text]

tion should be exempt, whether it is a Schedule C or Schedule D corporation.

Senator Grosart: Which is it?

Mrs. Walker: That is subject to a decision by government.

Senator Grosart: No, that is a provision of the Financial Administration Act. That act decides whether it is a Schedule C corporation or a Schedule D corporation.

Mrs. Walker: The decision is made by cabinet at the time of proclamation.

Senator Grosart: Which will it be?

Hon. Mr. Ouellet: It will be a Schedule C corporation.

Senator Grosart: So, this would be necessary if it is going to be a Schedule C corporation?

Mrs. Walker: Yes, but there is a possibility—

Hon. Mr. Ouellet: You were going to say that as the corporation evolves and there is no subsidization, it is expected that it will then be rescheduled as a Schedule D corporation. Therefore, this clause allows the flexibility to move from a Schedule C corporation to a Schedule D corporation.

Senator Grosart: Therefore, this is only temporary and not a basic amendment to the Financial Administration Act. It is a temporary amendment?

Hon. Mr. Ouellet: That is right.

Senator Grosart: Is the limit \$5,000?

Mrs. Walker: They are talking about \$10,000.

Hon. Mr. Ouellet: For the rural route carrier it is \$10,000.

Mrs. Walker: That is in the Post Office Act.

Senator Grosart: But what is it in the Financial Administration Act?

Mrs. Walker: I believe it is \$5,000.

Senator Grosart: That is what I thought. I think Mr. Howard Green, on one famous occasion, lowered it from \$15,000 to \$5,000. This caused some heartburn in certain parts of the country.

You say that there is a \$10,000 ceiling for rural route carriers?

Hon. Mr. Ouellet: Yes. I must say that there are recommendations and suggestions to increase it because of the problems involved with rural route carriers. The people who have been doing these jobs over the years have been very faithful to the Post Office and have been giving a service that people like. If all of a sudden the tendering systems are changed and they are forced out of business, it will create many difficulties.

[Traduction]

est une société désignée à l'annexe C, elle n'en est pas automatiquement exemptée. On a jugé préférable que cette société soit exemptée, qu'il s'agisse d'une société désignée à l'annexe C ou à l'annexe D.

Le sénateur Grosart: De quoi s'agit-il?

Mme Walker: Elle est assujettie à une décision du gouvernement.

Le sénateur Grosart: Non, c'est une disposition de la Loi sur l'administration financière. La loi établit s'il s'agit d'une société désignée à l'annexe C ou à l'annexe D.

Mme Walker: La décision est prise par le cabinet au moment de la proclamation.

Le sénateur Grosart: Et de quel type sera-t-elle?

L'honorable M. Ouellet: Ce sera une société désignée à l'annexe C.

Le sénateur Grosart: Alors, il le faudrait s'il doit s'agir d'une société désignée à l'annexe C?

Mme Walker: Oui, mais subsiste une possibilité . . .

L'honorable M. Ouellet: Vous alliez dire qu'au fur et à mesure que la société évolue et qu'en l'absence de subventions il est probable qu'elle sera alors définie comme une société désignée à l'annexe D. Par conséquent, cette disposition confère la souplesse nécessaire pour déplacer une société de l'annexe C à l'annexe D.

Le sénateur Grosart: Il s'agit donc d'une modification provisoire et non fondamentale à la Loi sur l'administration financière. Est-ce une modification à caractère provisoire?

L'honorable M. Ouellet: C'est juste.

Le sénateur Grosart: La limite est-elle de \$5,000?

Mme Walker: Il est question de \$10,000.

L'honorable M. Ouellet: Pour les préposés à la distribution des routes rurales, elle est de \$10,000.

Mme Walker: C'est prévu dans la Loi sur les postes.

Le sénateur Grosart: Mais que prévoit la Loi sur l'administration financière?

Mme Walker: Je pense que la limite est de \$5,000.

Le sénateur Grosart: C'est bien ce que je croyais. Je pense que M. Howard Green, à un moment resté célèbre, l'a abaissée de \$15,000 à \$5,000. Il y a eu pas mal de ressentiment dans certains coins du pays.

Vous dites donc qu'un plafond de \$10,000 est imposé aux préposés à la distribution des routes rurales?

L'honorable M. Ouellet: C'est cela. Je dois dire que des recommandations et des propositions ont été faites en vue de l'augmenter en raison des problèmes liés aux préposés à la distribution des routes rurales. Les gens qui ont exercé ces métiers depuis des années ont agi très loyalement à l'endroit du ministère des Postes et ont fourni un service apprécié de la clientèle. Si tout d'un coup, parce que les systèmes d'appels d'offres étaient modifiés, ces gens étaient mis hors circuit, il en résulterait de nombreuses difficultés.

[Text]

Senator Grosart: Not just a change of government?

Hon. Mr. Ouellet: No. In fact, I have to pay tribute to the previous administration and to the present administration. In the past, governments have been respecting the jobs done by rural route carriers despite political affiliations of one kind or another.

Senator Grosart: I have one final question.

There seems to be an undue restriction on the right of employees to exploit their own inventions. This is dealt with in clause 26. Has this been discussed with representatives from labour?

Hon. Mr. Ouellet: Yes, they have seen all the clauses of the bill and have concurred with them. I must say that they did not show too much concern about this clause one way or the other. This is not one of the clauses that was discussed extensively with them.

Senator Grosart: What are the present provisions of section 9 of the Public Servants Inventions Act?

Mr. McInenly: It has been some time since I looked at that, but basically it provides for a mechanism in the Public Servants Inventions Act so that the title of any invention, in the discretion of a particular minister, is vested in Her Majesty the Queen. Essentially, if something is developed, the individual must make application to determine how it will be treated—that is, whether it is an asset of the crown or whether it is something that he can exploit to his own advantage. After consideration within the particular department a decision is made. Essentially that is what is involved.

Hon. Mr. Ouellet: To answer the question raised by Senator Grosart, Mr. Chairman, this does not take things away from the employees and give them to the corporation. In fact, it takes them away from the Consolidated Revenue Fund and gives them to the corporation.

Senator Frith: The basic rule in common law was that anything an apprentice or an employee invented belonged to his master. That was applied to corporations, so that if a person is working for a company and is an inventor, what he invents belongs to that company. That rule was also applied to government, and as your counsel pointed out, that seemed unfair in some cases so they put in a mechanism whereby there would be an exception to the general rule. In a way, this is going back to the general rule because it becomes an exception to the exception. Section 9 is an exception to the general rule.

Hon. Mr. Ouellet: No, senator, I do not think it is. I think that stipulates a mechanism by which the employees could benefit, but would allow the proceeds to go to the Consolidated Revenue Fund—to the government, in fact. It does not take it away from the government.

Senator Frith: I will not argue the point, but it seems to me that section 9 of the Public Servants Inventions Act goes against the general rule. It allows the employee to participate.

[Traduction]

Le sénateur Grosart: Pas un simple changement de gouvernement?

L'honorable M. Ouellet: Non. En réalité, je dois reconnaître le travail accompli par le gouvernement précédent et le gouvernement actuel. Par le passé, les gouvernements ont respecté les emplois des préposés à la distribution des routes rurales, quelles que soient leurs affiliations politiques.

Le sénateur Grosart: Voici ma dernière question.

Il semble que le droit des employés à tirer parti de leurs propres inventions soit indûment restreint. Il en est question à l'article 26. En a-t-il été question avec les représentants de la main-d'œuvre?

L'honorable M. Ouellet: Oui, ils ont étudié toutes les dispositions du projet de loi et y ont souscrit. Je dois dire toutefois qu'ils ne se sont pas montrés très inquiets de cette disposition. Elle n'est pas du nombre de celles dont nous avons beaucoup parlé avec eux.

Le sénateur Grosart: Quelles sont les dispositions actuelles de l'article 9 de la Loi sur les inventions des fonctionnaires?

M. McInenly: Il y a un certain temps que je ne l'ai pas étudiée, mais essentiellement la Loi sur les inventions des fonctionnaires prévoit un mécanisme afin que la propriété de toute invention, à la discrétion d'un ministre particulier, soit attribuée à Sa Majesté la Reine. Si quelque chose est mis au point, le particulier doit faire une demande pour établir de quelle manière elle sera traitée, c'est-à-dire, s'il s'agit d'un bien de la Couronne ou d'un bien qu'il peut exploiter à son propre avantage. Après étude au sein du ministère concerné, une décision est prise. C'est en somme ce qui se passe.

L'honorable M. Ouellet: Pour répondre à la question du sénateur Grosart, monsieur le président, il ne s'agit pas de dépouiller les employés pour vêtir la société. En réalité, ces éléments sont soustraits du fonds du revenu consolidé et attribués à la société.

Le sénateur Frith: En «common law», la règle veut que tout ce qu'invente un apprenti ou un employé appartienne à son maître. Comme elle a été appliquée aux sociétés, lorsqu'une personne qui travaille pour une société invente quelque chose, le produit de son invention appartient à cette société. Cette règle était aussi appliquée au gouvernement, et comme l'a souligné votre conseiller juridique, cette pratique étant injuste dans certains cas, un mécanisme a été mis au point apportant une exception à la règle générale. Cette exception est, d'une façon, un retour à la règle générale parce qu'elle devient une exception à l'exception. L'article 9 est une exception à la règle générale.

L'honorable M. Ouellet: Non, sénateur, je ne crois pas qu'il en soit ainsi. À mon avis, cet article prévoit un mécanisme grâce auquel les employés pourraient tirer des avantages, mais qui permettrait aux recettes d'être versées au Fonds du revenu consolidé, c'est-à-dire au gouvernement. Cela n'enlève rien au gouvernement.

Le sénateur Frith: Je ne défendrai pas ce point, mais il me semble que l'article 9 de la Loi sur les inventions des fonctionnaires va à l'encontre de la règle générale. Il permet à l'em-

[Text]

There is a mechanism by which he can participate, and this then goes back and becomes an exception to the exception. I just wanted to give you the background on that. I will not get into it today.

Senator Grosart: But what concerns me is that there is no reservation of qualification, unless it is in the Public Servants Inventions Act, to restrict the effect of this clause to something that is done as a function of employment.

Senator Frith: Oh, it must be.

Senator Grosart: Please don't say it must be. I am saying that there appears to be no qualification, and I am asking if there is.

Mr. McInenly: Perhaps I might elaborate. The provisions of the Public Servants Inventions Act are not necessarily just limited to departments of government. If I recall correctly, departments are defined in that act, and include corporations and a variety of other things. It provides that a decision be taken by the minister. What this does, in effect, is allow the process for the administration of that invention, which would normally go under the Public Servants Inventions Act, to the corporation, and the benefits and advantages subject to the administration of whatever application is put forward will accrue to the corporation, or they may very well accrue to the individual. The corporation can decide that, if it is not interested in the invention, although it was developed at their expense, the employee may proceed. Essentially it is the transfer of administration control to the corporation.

Senator Grosart: Is there anything in the clause which would limit in any way the right of an employee to exploit an invention which he had discovered and developed out of hours, and which was not in any way related to the function of the post office?

Mr. McInenly: No, sir.

Senator Frith: When I said, "must be," Senator Grosart, I meant for the rule to apply in the first place it has to be in the course of employment.

Senator Grosart: Those are all the questions I have, Mr. Chairman. I would like to thank the minister particularly for his undertakings.

Senator Hicks: Mr. Chairman, I have been at a meeting elsewhere. Has the question been asked about clause 51?

The Chairman: I do not believe so.

Senator Hicks: This clause reads:

Every person commits an offence who, without the consent of the Corporation engages in the business of selling postage stamps to the public for the purpose of payment of postage.

[Traduction]

ployé de participer aux bénéfices. C'est un mécanisme par lequel il peut participer et ce mécanisme revient ensuite et devient une exception à l'exception. Je voulais seulement vous mentionner les antécédents de la question. Je n'entrerai pas dans le détail aujourd'hui.

Le sénateur Grosart: Mais ce qui me préoccupe, c'est qu'il n'existe aucune réserve, à moins qu'elle ne soit dans la Loi, sur les inventions des fonctionnaires, pour limiter les conséquences de cet article à des actions accomplies comme faisant partie de l'emploi.

Le sénateur Frith: Il doit y en avoir une.

Le sénateur Grosart: Je vous en prie, ne dites pas qu'il doit y en avoir une. Je dis qu'il ne semble pas y avoir de réserve et je demande s'il y en a une.

M. McInenly: Je pourrais peut-être donner plus d'explications. Les dispositions de la Loi sur les inventions des fonctionnaires ne sont pas nécessairement limitées aux ministères du gouvernement. Si j'ai bonne mémoire, selon la définition dans cette loi, ils comprennent les sociétés et différents autres organismes. La loi prévoit qu'une décision sera prise par le ministre, ce qui veut dire, en réalité, permettre que le développement pour l'administration de cette invention, qui devrait normalement, aux termes de la Loi sur les inventions des fonctionnaires, revenir aux sociétés, ainsi que les bénéfices et avantages sujets à l'administration de l'application proposée, s'accumuleraient pour la société ou pourraient fort bien être versés au particulier. La Société peut décider, si elle n'est pas intéressée par l'invention, même si elle l'a mise au point à ses propres frais, de permettre à l'employé d'en poursuivre le développement. Essentiellement, c'est le transfert de l'administration et du contrôle d'abord dévolus à la société.

Le sénateur Grosart: Cette disposition limiterait-elle d'une façon quelconque le droit d'un employé d'exploiter une invention qu'il a découverte et à laquelle il a consacré des heures de travail et qui ne serait pas reliée en aucune façon aux fonctions de la poste?

M. McInenly: Non monsieur.

Le sénateur Frith: Lorsque j'ai dit qu'il devrait y avoir une exception, sénateur Grosart, je voulais dire: pour que cette règle s'applique en premier lieu, cela doit être en cours d'emploi.

Le sénateur Grosart: Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président. Je voudrais particulièrement remercier le Ministre de ses efforts.

Le sénateur Hicks: Monsieur le président, j'ai dû m'absenter pour assister à une autre réunion. A-t-on posé une question au sujet de l'article 51?

Le président: Je ne le pense pas.

Le sénateur Hicks: Cet article est ainsi libellé:

Commet une infraction quiconque se livre, sans le consentement de la Société, à la vente de timbres-poste au public en vue de payer l'affranchissement.

[Text]

If this is strictly enforced, it would mean that a desk clerk in a hotel could not have stamps for the convenience of the guests in the hotel, or it would mean you could not make use of selling stamps in remote areas in corner grocery stores unless you had permission of the corporation. I would like to hear the minister's comments about that.

Hon. Mr. Ouellet: Mr. Chairman, the corporation gives general consent to someone to sell stamps. If it so happens, without specific authorization it sells stamps in an inappropriate way, this clause allows us to tell him he is not authorized to do that. Therefore we could, in due course, take legal action against him because he is selling without the consent of the corporation. We are not going to go after a clerk in a hotel or someone in the corner grocery store because he is, in fact, helping us.

Senator Hicks: So we have to rely on reasonable interpretation and administration of this clause?

Hon. Mr. Ouellet: That is correct.

Senator Graham: I have a question dealing with clause 6(4) which reads as follows:

A director may, on the expiration of his term of office, be re-appointed to the Board.

That means you could have directors appointed for three, six, nine or twelve years. Was any consideration given, as is done in other situations, to having a director appointed for a third term only after a lapse of a given period of time?

Hon. Mr. Ouellet: No. We have not looked at this. We felt cabinet would, in its judgment, appoint or not re-appoint members of the board.

Senator McElman: Canada is party to the International Postal Union. What effect, if any, will this have with respect to our membership in that union?

Hon. Mr. Ouellet: None. It will continue in many countries. In the United States, for instance, they now have a corporation outside the political apparatus, as it used to be, and they are part of this international organization. Britain and other countries who, like us, have gone the corporate route, have not seen their status in the international organization changed. In fact, it has to continue because of the heavy rapport and exchange of correspondence and parcels coming from other countries.

Senator McElman: There is nothing that needs to be written in this bill to continue that membership?

Hon. Mr. Ouellet: No. We have a clause in the bill which deals with international agreements, but that is the only clause that allows the corporation to pursue their engagement with foreign countries or postal administration.

The Chairman: Mr. Minister, on behalf of the committee, I would like to convey to you our very warm thanks for your presence here this morning and our appreciation for the

[Traduction]

Si cette mesure est rigoureusement appliquée, un commis à la réception dans un hôtel ne pourra pas vendre de timbres aux clients de l'hôtel et le «magasin du coin», dans des endroits isolés, ne pourra plus vendre de timbres, à moins d'avoir une permission de la Société. J'aimerais entendre les commentaires du Ministre à ce sujet.

L'honorable M. Ouellet: Monsieur le président, la Société accorde en général la permission de vendre des timbres. Si quelqu'un vend des timbres sans autorisation, le libellé de cet article nous permet de le prévenir qu'il n'a pas le droit d'agir ainsi. Nous pourrions donc, en temps et lieu, le poursuivre devant les Tribunaux, parce qu'il vend des timbres sans l'assentiment de la Société. Nous n'avons pas l'intention de poursuivre un commis d'hôtel ou l'employé d'un magasin d'alimentation, parce qu'en fait l'un et l'autre nous rendent service.

Le sénateur Hicks: Nous devons donc compter sur une interprétation et une administration raisonnables de cet article?

L'honorable M. Ouellet: C'est juste.

Le sénateur Graham: Je voudrais poser une question au sujet du paragraphe 6(4) qui est ainsi libellé:

Le mandat d'un administrateur est renouvelable lorsqu'il vient à expiration.

Cela signifie qu'on pourrait avoir des administrateurs qui seraient nommés pour trois, six, neuf ou douze ans. A-t-on envisagé la possibilité, comme cela se fait dans d'autres cas, qu'un administrateur ne soit nommé que pour deux mandats au maximum et pour un troisième mandat seulement après une certaine période de temps?

L'honorable M. Ouellet: Non. Nous n'avons pas envisagé cette possibilité. Nous avons pensé que le Cabinet renouvelerait ou non, selon son jugement, le mandat des administrateurs.

Le sénateur McElman: Le Canada fait partie du syndicat postal international. Quelles conséquences cela pourrait-il avoir sur notre participation à ce syndicat?

L'honorable M. Ouellet: Aucune. Les États-Unis, par exemple, ont maintenant une société extra-ministérielle, ce qui est différent du passé, et ils font toujours partie de cet organisme international. La Grande-Bretagne et d'autres pays, qui ont également choisi de faire administrer les postes par une société, n'ont pas eu à changer leurs positions au sein de l'organisation internationale. En fait, ces liens doivent continuer ainsi, compte tenu des nombreux échanges de correspondance et de colis avec d'autres pays.

Le sénateur McElman: Il n'est donc pas nécessaire d'inscrire quoi que ce soit dans le bill pour assurer la continuation de notre adhésion à ce syndicat?

L'honorable M. Ouellet: Non. Nous avons, dans le bill, un article qui traite des accords internationaux, mais c'est le seul article qui permet à la société de continuer ses relations avec des pays étrangers ou des administrations postales.

Le président: Monsieur le président, j'aimerais, de la part du Comité, vous remercier sincèrement et vous dire comment nous avons apprécié les réponses et les explications que vous

[Text]

answers and explanations which you have given to the committee. I would like to invite you now, if you feel like making any comments of a general nature, to do so.

Hon. Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I very much appreciate your courtesy in receiving before your committee officials of my department. As you know, the three parties in Parliament have supported the principle of this bill and have, in fact, worked very hard at preparing and improving this legislation. I received valuable advice from my predecessor, the Honourable John Fraser, and support also from official critic of the New Democratic Party, Mr. Parker, in the study of this bill, particularly when we were in the committee examining the bill clause by clause. This legislation is never perfect, as was evidenced this morning and we have undertaken to review some aspects of it. Overall, it is good legislation which will meet the requirements of the administration. I know that postal officials wanted for some time to be able to work as a crown corporation. It is publicly known that the unions have sought and hoped for the creation of crown corporation. I believe it will be in the best public interest to have a crown corporation. At last those who have the responsibility of administering the corporation will call the shots. They will never be second-guessed by other officials of other departments. They will be responsible and acting in the best interests of the corporation and the public at large. We believe that the labour relations environment will benefit from this new legislation because they will be subject to the Canada Labour Code and it should enhance not only labour relations but also the productivity and efficiency of the corporation.

I appreciate the remarks and suggestions made by members of this committee, and I also appreciate the care, attention and expeditious way in which you have dealt with this legislation. We want to proclaim this legislation as soon as possible in order to allow this new crown corporation to be in action and to serve Canadians all across Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I once more convey our thanks to you and your officials for being with us and helping us this morning. I assume, without knowing it to be the case, that you probably wish to be doing something else at the moment.

Hon. Mr. Ouellet: It is a pleasure to be with you.

The Chairman: Is it the desire of the committee that the officials should remain with us as we proceed to a clause by clause consideration of the bill?

Senator Grosart: Mr. Chairman, if I might make a suggestion, I think that in effect we have already had a clause by clause examination of the bill. I am not a member of the committee, so I cannot move; but perhaps someone could move that the committee be deemed to have done it. I think that would be quite in order.

Senator Petten: Mr. Chairman, I so move.

The Chairman: Honourable senators, you have heard the motion, which, as I understand it, is that it be now deemed

[Traduction]

avez données au Comité. Je voudrais vous inviter maintenant à faire les observations de nature générale que vous pourriez avoir à ajouter.

L'honorable M. Ouellet: Monsieur le président, je vous remercie beaucoup d'avoir accueilli les hauts fonctionnaires de mon ministère. Comme vous le savez, les trois partis au Parlement ont appuyé le principe de ce bill et ont, en fait, beaucoup travaillé à la rédaction et à l'amélioration de cette mesure législative. Mon prédécesseur, l'honorable John Fraser, m'a donné de précieux conseils, ainsi que le critique officiel du Nouveau Parti Démocratique, M. Parker, dans l'étude de ce projet de loi; leur collaboration a été notamment précieuse lorsque le Comité a étudié chaque article du projet de loi. Un projet de loi n'est jamais parfait, comme nous avons pu le voir ce matin, et nous avons entrepris d'en réviser certains aspects. Cependant, c'est un projet de loi satisfaisant qui, dans l'ensemble, répond aux besoins de l'administration. Je sais que les fonctionnaires désirent depuis quelque temps que le ministère soit transformé en société d'État. Que les syndicats partagent le même désir, est maintenant chose publique. Je crois qu'il en va du meilleur intérêt public que nous ayons une société d'État. Ainsi, les gestionnaires de la société seront aussi ceux qui prennent les décisions. Et leurs décisions ne seront plus renversées par des fonctionnaires d'autres ministères. Ces gens seront responsables et ils agiront dans le meilleur intérêt de la société et du grand public. Nous croyons que le climat des relations de travail s'améliorera à la suite de l'adoption de ce projet de loi, car les employés seront régis par le Code du travail du Canada, ce qui devrait améliorer les relations de travail, aussi bien que la productivité et la rentabilité de la société.

Je remercie les membres de ce Comité des observations et suggestions qu'ils ont formulées et je vous remercie également des soins, de l'attention et de la rapidité dont vous avez fait preuve dans l'étude du présent projet de loi. Nous voulons promulguer ce projet de loi aussi rapidement que possible afin que cette nouvelle société de la Couronne puisse desservir les usagers du Canada.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Je vous remercie encore une fois, ainsi que vos fonctionnaires. Je suppose que vous avez autre chose à faire en ce moment.

L'honorable M. Ouellet: Il me fait plaisir d'être avec vous.

Le président: Les membres du Comité désirent-ils que les fonctionnaires demeurent avec nous pendant que nous étudions chaque article du projet de loi?

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, si vous me le permettez, je crois qu'en réalité nous avons déjà fait cette étude du projet de loi. Je ne suis pas membre du Comité, je ne peux donc faire de proposition; quelqu'un pourrait proposer à ma place que le Comité soit tenu pour avoir étudié le projet de loi.

Le sénateur Petten: Je le propose, monsieur le président.

Le président: Honorables sénateurs, vous avez entendu la proposition qui, si j'ai bien compris, veut qu'on considère

[Text]

that we have completed clause by clause examination of the bill. Have I put the motion correctly, Senator Petten?

Senator Petten: Yes.

The Chairman: Is there any discussion? Are you ready for the question?

Hon. Senators: Question!

The Chairman: All in favour say aye.

Hon. Senators: Aye.

The Chairman: Those contrary to the motion please say nay?

I declare the motion carried, and the bill therefore is deemed to have been examined clause by clause. I am sure that the committee would again wish to express its appreciation to the witnesses. We will not require any more effort on your part at the moment, Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Thank you, sir. It was a pleasure.

The Chairman: Honourable senators, there is one matter that the law clerk has drawn to my attention. It would automatically have arisen had we proceeded clause by clause. It has to do with the consideration of the French version of clause 5(1)(a). Perhaps Mr. du Plessis could explain.

Mr. du Plessis: Perhaps it is academic at this point to raise it, after the bill has been passed. If honourable senators will compare the English text of clause 5(1)(a) with the French text, they will see that in the English it says:

The objects of the Corporation are (a) to establish and operate a postal service . . . within Canada and between Canada and places outside Canada;

In French it says:

La Société a pour mission: a) de créer et d'exploiter un service postal . . . , dans le régime intérieur et dans le régime international;

It seems to me that the French text is much broader than the English, because it says, in effect, that the corporation can operate a postal service in the international sphere. It would mean that theoretically—

Senator Graham: Mr. Chairman, perhaps one of the officials may wish to comment on what the law clerk is bringing to our attention.

The Chairman: They are welcome to stay. Perhaps it would be desirable for them to hear what Mr. du Plessis is saying.

Mr. du Plessis: As the chairman was saying, it is a point that normally would come up in a clause by clause consideration of the bill. I am trying to show that the French version of clause 5(1)(a) is much broader in meaning than that of the English version. The French version, in effect, says that:

La Société a pour mission: a) de créer et d'exploiter un service postal . . . dans le régime . . . international;

That could be interpreted as meaning that the Post Office could theoretically operate a postal service between, let us say, France and England, because that would be «dans le régime

[Traduction]

maintenant que nous avons terminé l'étude de chaque article du projet de loi. Est-ce bien cela, sénateur Petten?

Le sénateur Petten: Oui.

Le président: Doit-il y avoir débat? Êtes-vous prêts à passer au vote?

Des voix: Oui.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de la proposition disent oui.

Des voix: Oui.

Le président: Que ceux qui s'opposent à la proposition disent non.

La proposition est adoptée et par conséquent, le projet de loi est considéré comme ayant été étudié article par article. Je suis convaincu que le Comité désire encore une fois exprimer sa gratitude aux témoins. Vous êtes libre de partir, monsieur Corkery.

M. Corkery: Merci monsieur. C'était un plaisir.

Le président: Honorables sénateurs, le légiste a attiré mon attention sur une autre question. Cette question se serait posée elle-même, si nous avions étudié chaque article du projet de loi. Il s'agit de la version française de l'alinéa 5(1)a). Monsieur du Plessis pourrait peut-être nous expliquer de quoi il s'agit.

M. du Plessis: Il est peut-être inutile, maintenant, de soulever ce point, après que le Comité a adopté le projet de loi. Une comparaison des versions anglaises et françaises de l'alinéa 5(1)a) montre:

«The objects of the Corporation are (a) to establish and operate a postal service . . . within Canada and places outside Canada;»

On lit, dans la version française:

«La Société a pour mission: a) de créer et d'exploiter un service postal . . . dans le régime intérieur et dans le régime international;»

Il me semble que la version française est beaucoup moins précise que la version anglaise, on y dit en réalité que la société peut exploiter un service postal international. Cela signifie qu'en théorie—

Le sénateur Graham: Monsieur le président, un des fonctionnaires du Ministère aimerait peut-être apporter des précisions sur ce dont parle le secrétaire légiste.

Le président: Les fonctionnaires peuvent rester. Ils désirent peut-être entendre ce que dit M. du Plessis.

M. du Plessis: Comme le disait le Président, il s'agit d'un point qui serait normalement soulevé dans une étude de chaque article du projet de loi. J'essais de démontrer que la version française de l'alinéa 5(1)a) a une signification beaucoup plus large que le même alinéa de la version anglaise. Voici ce que dit la version française:

«La Société a pour mission: a) de créer et d'exploiter un service postal . . . dans le régime . . . international;»

Cet alinéa pourrait être interprété comme signifiant que les postes canadiennes pourraient, en théorie, exploiter un service postal entre, disons la France et l'Angleterre car ce service

[Text]

international.» It is a question of working that I think should be looked at if the bill is examined on the other points that were raised this morning. Perhaps the officials might want to consider that when preparing amendments for inclusion in a miscellaneous statute revision bill.

I might point out to the committee that at the report stage in the House of Commons the French version read as follows:

La Société a pour mission: a) de créer et d'exploiter un service postal... au Canada ou entre le Canada et l'étranger.

That is much more precise than the version we now have.

Mr. Corkery: That issue has been questioned. Basically the answer we had back from the drafters in the Department of Justice was that it means exactly the same thing. To use their words, it is more elegant French. It has been debated, and we do not know any answer other than that. Regarding your comments about the word "international", we are part of an international postal system and we do move mail to other countries. There is mail going through this country in bond to elsewhere. I do not know whether that is germane to what you are saying.

Mr. du Plessis: The English version says "... between Canada and places outside Canada;" So Canada is involved. In the French text it simply says "dans le régime... international."

Senator Frith: I think that "international" does not just mean international in French.

The Chairman: Well, the point has been drawn to our attention. I am sure it will be looked at for future correction, if indeed it is something that needs to be corrected.

Senator Frith: Mr. Chairman, should we have a motion to report the amendment?

The Chairman: Yes, but first I have a question. It will be recalled that on some particular points some senators asked the minister whether he would give consideration to the inclusion of certain possible changes in some future legislation, such as the next omnibus amendment bill—or even, in one instance, whether there would be legislation to amend this bill. Is it the desire of the committee, in reporting the bill, that attention should be drawn to those particular instances in which the minister—perhaps the word "commitment" is too strong a word—said that he would see that it was considered for this possibility in the future.

Senator Graham: I think we have done that on other occasions, and it would be quite desirable to do so on this occasion.

Senator Grosart: Mr. Chairman, may I suggest a wording? These are the words that the minister used, and it would put us in a position of not going beyond what he said. His exact words were—I made a note of them: "We have undertaken to review some aspects of this legislation."

The Chairman: Yes. My point had to do with whether we should be somewhat more precise about the aspects—whether it is satisfactory to the committee that the insertion of those

[Traduction]

relèverait du «régime international». C'est une question de libellé qui, à mon avis, devrait être étudiée, si on veut donner suite aux points qui ont été soulevés ce matin. Les fonctionnaires voudront peut-être en tenir compte lorsqu'ils rédigeront les modifications qui seront incorporées dans la révision mineure du projet de loi.

Je rappelle au Comité qu'à l'étape du rapport à la Chambre des communes, la version française du projet de loi stipule:

La Société a pour mission: a) de créer et d'exploiter un service postal... au Canada ou entre le Canada et l'étranger.

Ce libellé est beaucoup plus précis que la version actuelle.

M. Corkery: Cette question a déjà été soulevée. Les rédacteurs du ministère de la Justice nous ont dit qu'en fait cela signifie la même chose. Ce libellé est simplement rédigé en meilleur français. Nous avons déjà débattu cette question et c'est la seule réponse que nous ayons pu obtenir. Au sujet du mot «international», le Canada fait partie d'un service postal international et nous acheminons le courrier vers d'autres pays. Il arrive que du courrier à destination d'autres pays se trouve en territoire canadien. Est-ce que cela se rapporte à ce que vous dites?

M. du Plessis: La version anglaise stipule "between Canada and places outside Canada"; ainsi, le Canada est concerné. Le libellé français précise simplement «dans le régime... international.»

Le sénateur Frith: Selon moi, le mot «international» en français a un sens plus étendu que le mot anglais.

Le président: On nous a informé de cet aspect. Je ne doute pas qu'on y apportera au besoin, les corrections voulues.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, faut-il adopter une motion portant rapport de l'amendement?

Le président: Oui, mais j'aimerais d'abord poser une question. On se rappellera que certains sénateurs ont demandé au Ministre s'il songeait à apporter certaines modifications aux lois futures, comme par exemple la prochaine loi modificatrice omnibus ou même, dans un cas particulier, si on adopterait une loi modifiant ce bill. En faisant rapport du projet de loi, le Comité souhaite qu'on s'intéresse aux cas particuliers où le Ministre a dit (l'expression «s'est engagé» est peut-être un peu trop forte) qu'il verrait à ce qu'on tienne compte de cette possibilité dans l'avenir.

Le sénateur Graham: Je pense que nous avons déjà procédé ainsi dans d'autres cas et il serait souhaitable que nous le fassions maintenant.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, puis-je proposer un libellé? Nous pourrions reprendre les mots du Ministre, ce qui nous éviterait d'en dire plus qu'il n'a dit lui-même. Ses mots exacts étaient (j'en ai pris note): «Nous avons entrepris de réviser certains aspects de cette pièce législative.»

Le président: Oui. Je me demandais si nous devrions être plus précis, si le Comité accepterait d'intégrer ces mots au rapport, sans indiquer les points précisément visés.

[Text]

words be used in our report, without indicating the particular items to which specific reference was made—

Senator Frith: If you added the words “during the course of the committee’s hearing” to what Senator Grosart said, you would then have a precise reference, because you could go to the record.

The Chairman: I suppose one could say “the specifics of which will readily be found by examining the record of today’s proceedings,” or something like that. It may be that the Senate, when it considers our report, would conceivably wish some more specific reference.

Senator Frith: It would be in order for the chairman to report it if he were asked.

The Chairman: I suppose so.

Senator Grosart: The suggestion I was going to make was to add “in respect to points raised in committee in relation to clauses 5, 54 and others.” Clauses 5 and 54 were the ones, if my recollection is correct, on which the minister gave a specific undertaking to review.

The Chairman: I presume the motion that someone was about to make when I asked for a moment’s delay, was that we report the bill without amendment, with appropriate comment about the matters we have just been mentioning. I think Senator Frith made that motion.

Senator Frith: No, Mr. Chairman; I think it was Senator Petten or Senator Adams.

The Chairman: Is there any further discussion?

Hon. Senators: No.

The Chairman: Are you ready for the question? All in favour say aye.

Hon. Senators: Aye.

The Chairman: Those to the contrary say nay?

Motion carried.

Just one more point on this matter, and then I would like, if you will be patient with me, to raise a short—or long—point about another matter that we have before us that is not related to this at all.

Do you want to have a meeting of the committee to consider the report before I submit it to the Senate?

Senator McElman: We depend on your good judgment, Mr. Chairman.

Senator Frith: Could I speak to that, Mr. Chairman?

The situation, as far as the bill is concerned, is that Senator Denis is not well this week, and will not be able to continue his sponsorship. He has therefore asked me to take over the sponsorship of the bill for him. It was my intention on his behalf to ask for third reading today, provided the committee reported the bill favourably—that is, without amendment. I have given instructions for the scroll to be prepared accordingly. This provides that if the committee reports, then I will be asking for leave for third reading this day.

[Traduction]

Le sénateur Frith: Si on ajoutait les mots «pendant l’audience du Comité» à ce que le sénateur Grosart a dit, il y aurait un renvoi précis au compte rendu.

Le président: On pourrait également dire: «les détails sont précisés dans les comptes rendus de la séance d’aujourd’hui», ou quelque chose de ce genre. Lorsqu’il examinera notre rapport, le Sénat désirera peut-être avoir des références plus précises.

Le sénateur Frith: Si on le lui demandait, le président devrait faire rapport.

Le président: Je le suppose.

Le sénateur Grosart: J’allais proposer d’ajouter «au sujet des points soulevés au comité concernant les articles 5, 54 et autres.» Sauf erreur, les articles 5 et 54 sont ceux que le ministre a promis de revoir.

Le président: Je suppose que la motion qu’on allait présenter, lorsque j’ai demandé un délai, portait que le Comité fasse rapport du projet de loi sans amendement, avec les commentaires voulus concernant les aspects que nous avons mentionnés. Je pense que l’auteur de cette motion était le sénateur Frith.

Le sénateur Frith: Non, monsieur le président; il devait s’agir du sénateur Petten ou du sénateur Adams.

Le président: Y a-t-il d’autres «commentaires»?

Des voix: Non.

Le président: La question peut-elle être mise aux voix? Que ceux qui sont pour disent oui.

Des voix: Oui.

Le président: Que ceux qui sont contre disent non.

Motion adoptée.

Encore une question à ce sujet; j’aimerais ensuite qu’on me permette de soulever brièvement (ou longuement) un aspect concernant une question d’un autre ordre.

Voulez-vous que le Comité se réunisse pour étudier le rapport, avant que je le dépose au Sénat?

Le sénateur McElman: Nous nous en remettons à votre bon jugement, monsieur le président.

Le sénateur Frith: Puis-je intervenir à ce sujet, monsieur le président?

Le sénateur Denis étant malade cette semaine, il n’est pas en mesure de continuer à parrainer le projet de loi. Il m’a donc demandé de me substituer à lui dans cette tâche. J’avais l’intention de demander, en son nom, que le projet de loi soit lu pour la troisième fois aujourd’hui, à condition que le Comité en fasse rapport favorablement, c’est-à-dire sans amendement. J’ai donné des instructions pour que la minute soit préparée de façon appropriée. Si le Comité fait rapport, je demanderai qu’on permette que le projet de loi soit lu pour la troisième fois aujourd’hui.

[Text]

The reason for this, Mr. Chairman, is that if we do not intend to examine it any further, we have a royal assent scheduled for today for the auditor general's bill and the Senate bill—S-17, I think it is—and we could therefore catch that royal assent for this bill also. It would therefore be very helpful if the committee could report under "reports of committees" today.

The Chairman: Well, I would be quite ready to undertake the duty of doing so, with the help of my trusty clerk and the law clerk of the Senate, if it meets with the approval of the committee.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Very well, we will do that.

The committee continued in camera.

[Traduction]

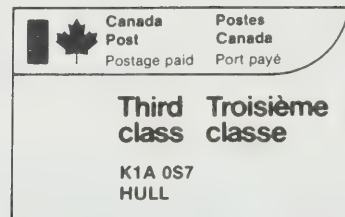
En effet, monsieur le président, si le Comité n'entend pas poursuivre l'examen du projet de loi, étant donné que le projet de loi du vérificateur général et du Sénat (je pense qu'il s'agit du Bill S-17) doit recevoir la sanction royale aujourd'hui, nous pourrions aussi bien faire sanctionner également le projet de loi à l'étude. Il serait donc très utile que le Comité fasse rapport du projet de loi aujourd'hui, sous la rubrique «rapport des Comités».

Le président: Je suis tout disposé à le faire, avec l'aide de mon fidèle secrétaire et du légiste du Comité, pourvu que le Comité soit d'accord.

Des voix: Adopté.

Le président: Très bien, je le ferai.

La séance se poursuit à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Post Office Department:

Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General;
Mr. R. W. Rapley, Assistant Deputy Postmaster General,
Corporate Affairs;
Mrs. Jean Walker, Manager, Legislative and Policy Plan-
ning, Corporate Planning Branch;
Mr. Peter McInenly, Director, Legal Services Branch.

Du ministère des Postes:

M. J. C. Corkery, sous-ministre;
M. R. W. Rapley, sous-ministre adjoint des Postes, Affaires
collectives;
M^{me} Jean Walker, gestionnaire de la planification législative
et lignes de conduite, Direction de la planification
générale;
M. Peter McInenly, directeur, Direction des services
juridiques.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:

The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:

L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, May 28, 1981

Le jeudi 28 mai 1981

Issue No. 13

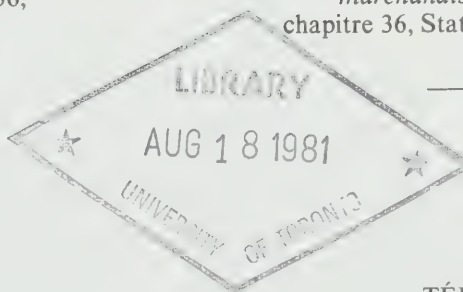
Fascicule n° 13

Seventh Proceedings respecting:

The examination of the subject-
matter of the *Transportation of
Dangerous Goods Act*, Chapter 36,
Statutes of Canada, 1980

Septième fascicule concernant:

L'étude de la teneur de la
*Loi sur le transport des
marchandises dangereuses*,
chapitre 36, Statuts du Canada, 1980



WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*:

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*:

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Tuesday, October 21st, 1980:

"The Honourable Senator Smith moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, and any regulations that may be made thereunder.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 21 octobre 1980:

«L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, et tout règlement y afférent, et à en faire rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 28, 1981

(21)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 10:30 o'clock a.m., the Chairman the Honourable Senator George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bonnell, Charbonneau, Langlois, Marshall, Molgat, Petten, Rowe, Sherwood, Smith and Wood. (9)

In attendance: From the Department of Transport: Mr. Michel Sastre, Senior Adviser, Legislation and Regulations, Transportation of Dangerous Goods, and Miss Judith Code, Assistant to the Senior Adviser, Transportation of Dangerous Goods. Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 21, 1980, resumed its study of the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Mr. Ellison made a statement and together with Mr. Charron, answered questions.

At 11:20 a.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 MAI 1981

(21)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur George I. Smith (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Charbonneau, Langlois, Marshall, Molgat, Petten, Rowe, Sherwood, Smith et Wood. (9)

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. Michel Sastre, conseiller principal, législation et règlements, transport des marchandises dangereuses et M^{lle} Judith Code, adjointe au conseiller principal, transport des marchandises dangereuses. M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la coordination;

M. T. Duncan Ellison, directeur, transport des marchandises dangereuses.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 21 octobre 1980, reprend l'étude de la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

M. Ellison fait une déclaration puis, avec M. Charron, répond aux questions.

A 11 h 20, les témoins se retirent et le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, May 28, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10.30 a.m. to study the subject matter of the Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, there are just one or two things of a general nature that you might permit me to say before we call upon the witnesses who are in attendance this morning. As you will recall, we have now had, on this subject, meetings on November 27, December 17, January 22, January 29, March 5 and March 10. Those hearings have been taken up pretty well with witnesses from the Department of Transport and witnesses from a number of what one might call, I suppose, private organizations, such as the CSL group, the Canadian Trucking Association, the Air Transport Association of Canada, and the Canadian Manufacturers' Association.

I should, at this stage, perhaps, say that we did have a letter from the Chamber of Commerce in Winnipeg, who seemed to indicate that they wanted to appear. We told them we were sure the committee would be glad to hear them if they make up their minds eventually to come. I think they have now made up their minds to the effect that they would prefer to make some sort of written submission rather than come to us here.

It seems to me that after this morning's hearing it might be desirable and helpful if the members of the committee were to linger on for a few minutes to discuss what should be our future course of activity on this particular subject, what should be our objective as to the timing of a report, or an interim report, what further examination we wish to make of the act or of the proposed regulations, and so on, and I would be grateful if some of you, or all of you, could spare just a few minutes after we finish hearing the witnesses. I suppose it would be wise to conduct that portion of our meeting in camera.

We have with us this morning a number of representatives from the Department of Transport, including our old acquaintance and friend, Mr. Ellison, and Mr. Charron, the Assistant Deputy Minister (coordination). Also with these two gentlemen are Mr. Sastre, Miss Code, and Mr. Roger Côté.

Perhaps there are many questions in the minds of the committee that they would like to ask these gentlemen; but before I invite questions I would like to ask Mr. Ellison if he would care to give us a brief résumé of his very lively activities with reference to the Dangerous Goods Act and the proposed regulations since we last saw him. Perhaps he would give some indication of what progress he has been able to make with regard to other governments, as well as to private associations.

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous goods, Department of Transport: Thank you, Mr. Chairman. Since late last year I have been engaged, in addition to the activities of preparing the regulations for submission to the Privy Council section of the Department of Justice, in meeting with representatives of the provincial governments for the purpose of establishing the nature of the agreements

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 28 mai 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 30 pour étudier la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36 des statuts révisés du Canada 1980.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, je voudrais me permettre une ou deux remarques de portée générale, avant de demander aux témoins de prendre la parole. Vous vous souviendrez que nous nous sommes réunis à ce sujet le 27 novembre, le 17 décembre, le 22 janvier, le 29 janvier, le 5 et 10 mars. Au cours de ces audiences nous avons presque entendu tous les témoins du ministère des transports ainsi qu'un grand nombre de ce que nous pourrions appeler, je crois, des organismes privés comme le groupe CSL, l'Association canadienne de camionnage, l'Association des transports aériens du Canada et l'Association des manufacturiers canadiens.

Maintenant, je devrais peut-être dire que nous avons reçu une lettre de la Chambre de commerce de Winnipeg qui nous fait part de son désir de comparer. Nous lui avons répondu que le Comité serait heureux de l'entendre, le cas échéant. Je crois qu'ils se sont résolus à nous adresser plutôt un mémoire.

Il me semble qu'après l'audience de ce matin il serait à la fois souhaitable et utile que les membres du Comité s'attardent quelque peu pour discuter de ce que nous allons faire ensuite, ainsi que de la date que nous nous fixerons pour rédiger notre rapport provisoire, quelles questions de la loi ou des projets de règlement allons-nous considérer etc.; et je serais très heureux si certains d'entre vous, ou tous, voulez rester quelques minutes de plus après cette réunion. Je crois qu'il serait prudent que ces discussions se fassent à huis clos.

Comparaissent ce matin certains des représentants du ministère des Transports, notamment M. Ellison que nous connaissons bien et qui est aussi notre ami, M. Charron, le sous-ministre adjoint. Il y a également deux autres messieurs, M. Sastre et M. Roger Côté sans oublier M^{lle} Code.

Certains membres du Comité souhaitent peut-être poser des questions aux témoins mais, avant de commencer, je voudrais demander à M. Ellison d'avoir la gentillesse de nous faire un bref résumé de ses nombreuses activités en ce qui concerne la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ainsi que des projets de règlement depuis qu'il a comparu la dernière fois. Peut-être pourrait-il nous renseigner un peu sur les progrès qui ont été faits par les autres gouvernements ainsi que par les associations du secteur privé.

M. T. Duncan Ellison, directeur, transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports: Merci monsieur le président. Depuis la fin de l'année dernière, en plus de préparer les règlements à soumettre à la section du conseil privé du ministère de la Justice, j'ai rencontré les représentants des gouvernements provinciaux pour déterminer la teneur des accords entre le gouvernement fédéral et chacune des provin-

[Text]

between the federal government and each of the provinces for the implementation of the act with respect to local transport activities, and also with respect to the possible role and responsibilities that provincial agencies might assume in the implementation of this "dangerous goods" program.

Briefly, I met with representatives of all of the provinces on two occasions as a collective group, with the intention of trying to promote on their part an active consideration of these agreements, and this was further reinforced when the Minister of Transport met with the provincial ministers of transport in Fredericton on April 28 of this year, again very strongly emphasizing to the provincial ministers that it is essential that they should take into account the timing of the program and the determination of what the provincial governments' activities will be.

Going across the country from west to east, we have had several meetings with provincial officials from British Columbia, and the latest information that we have from them is that they will be recommending a statute that would either adopt the federal Dangerous Goods Act by reference, or would repeat the relevant sections of it, and that they would apply this provincial statute to the transportation of dangerous goods on provincial highways by motor vehicles. They would also apply the provincial statute to the provincial railway companies, of which there are three or four.

The idea behind this is that they would also adopt the federal regulations by reference, and then there would be two statutes—a provincial one and a federal one—that would in fact completely cover all handling, offering and transportation activities within that province.

Information from the Yukon Territory is not as advanced as that from British Columbia, but the indications are that they will be looking to have a territorial ordinance, which is the equivalent of a statute, that will deal with the highway transport situation, leaving the federal statute to apply in the other areas. It is anticipated that the Northwest Territories will follow the same pattern as the Yukon.

Alberta appears to be taking a path similar to that of British Columbia, inasmuch as they are contemplating a provincial statute that would adopt the federal one by reference, and, like British Columbia, they would apply it to the highway transportation of dangerous goods. Unlike British Columbia, however, and unlike any of the other provinces, they propose to apply it to the handling of dangerous goods within the province. That means that the activities of manufacturers located in the province, inasmuch as they are handling dangerous goods, would be subject to the provincial statute and to provincial administration. Again, the federal regulations would be adopted by reference.

Saskatchewan has indicated, as has Manitoba, an approach similar to that of Ontario, which is to generate a provincial statute that would deal with highway transport only. There has been in those two provinces, in addition, particular concern for the treatment of municipal bylaws dealing with the routing of vehicles carrying dangerous goods through the main cities. I should mention that that is also the situation in Alberta.

[Traduction]

ces, en vue d'appliquer la loi au transport local, et aussi pour discuter des responsabilités que les organismes provinciaux pourraient assumer, pour réaliser le programme portant sur le transport des marchandises dangereuses.

En bref, j'ai rencontré les groupes de représentants de toutes les provinces à deux reprises, avec l'intention d'essayer de faire étudier ces accords et, ensuite, le ministre des Transports s'est réuni avec les ministres provinciaux des Transports à Fredericton, le 28 avril de cette année, pour bien insister auprès des ministres provinciaux qu'il est essentiel qu'ils prennent en compte le déroulement du programme, et de déterminer les mesures que prendront les gouvernements provinciaux.

En parcourant le pays, nous avons rencontré à plusieurs reprises les responsables provinciaux de la Colombie-Britannique et, aux dernières nouvelles, ils ont décidé de recommander l'adoption d'une loi qui permettrait, soit d'adopter la loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses, soit qu'ils en reprendraient les articles importants de la loi qu'ils ajouteraient à la loi provinciale sur le transport des marchandises dangereuses sur les autoroutes provinciales. La loi provinciale s'appliquerait également aux trois ou quatre compagnies provinciales.

Ce qu'ils veulent faire c'est également d'adopter les règlements fédéraux par référence, après quoi ils disposeraient de deux lois—une loi provinciale et une loi fédérale qui couvriraient complètement tous les aspects de la manutention et du transport en Colombie-Britannique.

En ce qui concerne le Territoire du Yukon, les nouvelles que nous avons ne sont pas aussi précises que pour la Colombie-Britannique, mais les autorités ont dit qu'elles essaieraient de prendre une ordonnance territoriale, qui est l'équivalent d'une loi, pour s'attaquer à la question du transport routier; la loi fédérale s'appliquerait dans d'autres domaines. On s'attend à ce que les Territoires du Nord-Ouest fassent comme le Yukon.

Il semblerait que l'Alberta suive le même chemin que la Colombie-Britannique, en ce sens qu'elle envisage d'adopter une loi provinciale qui reprendrait la loi fédérale par référence et, comme en Colombie-Britannique, cette loi s'appliquerait au transport routier des marchandises dangereuses. Contrairement toutefois à la Colombie-Britannique et aux dispositions prises par les autres provinces, l'Alberta envisage de faire appliquer la loi à la manutention des marchandises dangereuses dans la province. Cela veut dire que les opérations des entreprises établies dans la province d'Alberta, dans la mesure où elles ont trait à la manutention de marchandises dangereuses, seraient tenues de respecter la loi provinciale et seraient réglementées par l'administration provinciale. De nouveau, les règlements fédéraux seraient adoptés par référence.

La Saskatchewan a indiqué, comme le Manitoba, qu'elle était décidée d'adopter la même approche que l'Ontario à savoir élaborer une loi provinciale pour réglementer le transport des marchandises dangereuses seulement. La Saskatchewan a parlé d'une approche qui permettrait d'élaborer une loi provinciale qui ne s'appliquerait qu'au transport routier. Dans ces deux provinces, certaines inquiétudes existent quant aux règlements municipaux relatifs à l'itinéraire des véhicules

[Text]

The idea in those three provinces is that any municipal bylaw that might restrict a vehicle carrying dangerous goods from a certain area would be subject to scrutiny by the provincial cabinet, or at least by the provincial Minister of Transport, to make sure that nothing is done municipally that will throw the transportation system out of balance because of a particular local prohibition.

Ontario did table last November a bill which has in fact provided a model for many of the provinces. It deals purely with the highway transport of dangerous goods. It would concern only the responsibility of the carriers for compliance with the regulations which would be adopted by reference. It would apply only to the vehicle when it is in fact on the highway. That means that the federal act would apply totally around the provincial statute and would, in fact, deal with the handling and offering for transport, even by highway transport. They have done that because it would be difficult for a provincial ministry of transport that normally deals with vehicles on the highway to regulate the activities of shippers and of package manufacturers and the like. So they felt that, since the federal government's act would be applying to those or rail, air and sea transport anyway, we might as well leave the shipper-by-road under the federal act as well.

There were some concern by the provincial trucking associations that that groups of shippers would escape regulation, and they have since been assured by both levels of government that that will not occur. I understand that the Government of Ontario will be retabling that bill shortly in the legislature and anticipate passage this spring.

With respect to Quebec, we have been advised that they will, if necessary, allow the federal act to stand with respect to local transport activities in that province until such time as they can enact their own statute that will deal with these things by adopting the federal regulations by reference. They anticipate possibly introducing legislation in the fall session.

New Brunswick has not entirely clarified its position, but it seems quite likely that it will follow the Ontario action. The Province of Prince Edward Island has in fact already enacted legislation on the Ontario model. That received Royal Assent early in April of this year.

Nova Scotia and Newfoundland will also be following the Ontario model. Therefore, probably by the end of this year, we will have seen either introduced or enacted by all of the provincial or territorial governments legislation that will match up with and complement the federal statute. It may not all be ready for use at the time. It will depend on their legislative calendars.

With respect to the utilization of provincial agencies in the administration of the program, there is no doubt that in each of the provinces the highway transport administration will be

[Traduction]

transportant des marchandises dangereuses dans les principales villes. Je dois dire que c'est également ce qui se passe en Alberta.

Ces trois provinces veulent que les règlements municipaux restreignant le trafic de véhicules transportant des marchandises dangereuses dans certaines régions soient étudiés par le cabinet provincial, ou au moins par le ministre provincial des Transports, pour s'assurer qu'aucune mesure ne soit prise par les municipalités qui déstabiliseraient les transports, à cause d'une interdiction locale de circulation.

L'Ontario a déposé en novembre dernier un projet de loi qui, en fait, est le modèle repris par beaucoup d'autres provinces. Ce bill porte essentiellement sur le transport routier des marchandises dangereuses. Il ne traite que de la responsabilité des transporteurs qui doivent respecter les règlements qui seront adoptés par référence. Ce bill ne s'appliquerait qu'aux véhicules circulant sur les autoroutes. Cela veut dire que l'application de la loi fédérale est plus large que celle de la loi provinciale, car elle porte en fait sur la manutention et le transport de marchandises dangereuses, notamment le transport routier. Cela a été fait parce qu'il serait difficile pour un ministère provincial des transports, qui réglemente les déplacements des véhicules sur les routes, de réglementer aussi les activités des expéditeurs ou les fabricants de contenants etc. Donc il a été jugé bon, étant donné qu'il existe une loi fédérale, de l'appliquer au transport par route par air et par mer et aussi de faire tomber le transport par air-mer sous le coup de la loi fédérale.

Certaines inquiétudes ont été éprouvées par l'Association provinciale des camionneurs au sujet du fait que les expéditeurs échapperaient au règlement mais, depuis lors, les deux paliers de gouvernement les ont rassurés à ce sujet. Je crois comprendre que le gouvernement provincial en Ontario va redéposer dans peu de temps ce projet de loi à l'Assemblée législative et on s'attend à ce que la loi soit adoptée avant la fin du printemps.

En ce qui concerne le Québec, on nous a dit que, au besoin, l'administration permettrait que la loi fédérale s'applique au transport local dans la province, jusqu'au jour où le Québec disposera de sa propre loi, mais, dans l'intervalle, elle adopte le règlement fédéral par référence. L'administration québécoise, croit-on, va présenter une loi à l'Assemblée nationale à l'automne.

Le Nouveau-Brunswick n'a pas encore tout à fait préciser sa position mais il semble très probable qu'il décidera d'emboîter le pas à l'Ontario. L'Île-du-Prince-Édouard a, en fait, adopté une loi sur le modèle ontarien, qui a reçu sanction royale début avril de cette année.

La Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve vont également suivre le modèle ontarien. En conséquence, probablement vers la fin de cette année, les provinces ou les territoires auront, soit introduit, soit adopté un texte législatif, qui reprendra ou viendra compléter la loi fédérale. Mais pour l'instant ces lois ne peuvent être appliquées. Tout dépendra de leur calendrier législatif.

Quant au recours aux organismes provinciaux pour administrer le programme, il ne semble faire aucun doute que, dans chacune des provinces, c'est l'administration des transports

[Text]

assuming the direct responsibility for enforcing the regulations on the highway carriers.

With respect to the inspection of shipper activities within the provinces, there is no clear pattern developing other than possibly in Alberta where it would appear that the provincial government will be assuming that role as an adjunct to its normal role of inspecting manufacturing activities for occupational health and safety and for fire prevention purposes. Their position seems to be that their inspectors are in these facilities anyway and, therefore, they will also verify that the shippers are in fact doing what they should be doing when they are handling and offering dangerous goods for transport.

In the other provinces the role of the provincial departments of labour has not been determined at this stage. I would sense, and it would only be that at this stage, that we will probably not see any consistent pattern across the country in this area. So it would look as if the federal government would have to assume that role itself.

The other major area for provincial agencies will be with respect to the taking of remedial measures in the event of a discharge, escape or emission of dangerous goods. There the message which is being given to us is unambiguous, that they would assume that the provincial emergency measures organizations and the environmental protection agencies of the provinces would expect us to make it clear that, in the event of any such discharge, those agencies should be notified at the earliest possible time, if not immediately, in order that the provincial responsibility to protect the environment and the citizens can swing into being.

The role of federal agencies in this area would, therefore, be recognized as long as it was clearly supportive of that initial provincial jurisdiction. I think that that is quite consistent with the way the federal agencies have been behaving in the past and would expect to continue to behave.

I have had occasion to meet individually with a number of industrial associations. Some of those meetings you are aware of. For example, when the representatives of the Manufacturers Association were before you they indicated that they had had me on the grill a couple of weeks before they came to present their views to you. We have since met with the Air Transport Association and have discussed completely their concerns which were submitted to us in writing. I have prepared a reply in writing to them, acknowledging the areas where we indicated that the regulations would be adjusted to meet their concerns, or indicating where they would be. Although that reply has been prepared it has not yet been sent, because to a certain extent, I have to await the review from the Department of Justice as to whether or not certain changes that we would like to make technically are available to us legally. Nevertheless, I will be forwarding that reply to them, couched with that reservation.

I have also had occasion to meet with a number of other groups like the Canadian Warehousemen's Association for the purposes, very often, of addressing an annual meeting to explain the nature of the program and the timing of it and,

[Traduction]

routiers qui sera directement chargée de faire respecter les règlements pour les transporteurs routiers.

En ce qui concerne l'inspection des expéditeurs dans les provinces, il ne semble pas que l'on puisse clairement uniformiser les mesures qui seront prises, si ce n'est ce qu'a décidé de faire l'Alberta, où, semblerait-il, le gouvernement provincial ajoutera à ses activités normales le rôle d'inspection des usines de fabrication pour vérifier la sécurité au travail ainsi que les risques de maladie professionnelle et, également, pour veiller à la prévention des incendies. La position de l'Alberta semble être que les inspecteurs doivent se trouver dans les usines et en conséquence, ils veilleront également à ce que les expéditeurs respectent les règlements lorsqu'il déplacement ou transportent des marchandises dangereuses.

Dans les autres provinces, le rôle du ministère du Travail provincial n'a pas encore été précisé pour l'instant. Je crois, et ce que j'avais dit est valable que pour l'instant, qu'il n'y aura pas uniformité partout au pays dans ce domaine. Donc, il semblerait que ce soit le gouvernement fédéral qui doive jouer ce rôle.

Les organismes provinciaux devront également jouer un rôle important quant aux mesures à prendre en cas de déversement d'échappement ou d'émission de matières dangereuses. Cela ne fait pas de doute et dans ce cas les choses sont claires, ces agences doivent veiller à ce que les organisations provinciales, ainsi que les organismes de protection de l'environnement provinciaux, s'attendent à ce que si jamais certains déversements se produisaient, elles en seraient avisées le plus rapidement possible, sinon immédiatement, pour qu'elles puissent assumer leurs responsabilités provinciales, à savoir protéger l'environnement et les citoyens.

Le rôle des organismes fédéraux dans ce domaine serait donc reconnu, dans la mesure où il vient appuyer les mesures prises initialement par les provinces. Je crois que ces mesures vont dans le sens de celles qu'ont prises les organismes fédéraux par le passé et qui, croit-on, continueront à l'avenir.

J'ai eu l'occasion de rencontrer individuellement un certain nombre d'associations industrielles. Certaines de ces réunions vous ont été signalées. Par exemple, lorsque l'Association des manufacturiers canadiens a comparu devant vous, elle vous a dit qu'elle m'avait interrogée quelques semaines avant de venir présenter ses vues à votre Comité. Nous avons depuis vu l'Air Transport Association et nous avons discuté à fond des préoccupations qu'ils nous avaient soumises par écrit. J'ai rédigé une réponse pour eux, en tenant compte des domaines où nous avions indiqué que les règlements seraient modifiés en conséquence. Cette réponse a été rédigée, mais elle n'a pas encore été envoyée, parce que je dois attendre l'examen du ministère de la Justice pour savoir si certains changements que nous aimerions effectuer techniquement sont possibles juridiquement. Néanmoins, je lui enverrai cette réponse, en mentionnant cette réserve.

J'ai eu aussi l'occasion de rencontrer un certain nombre d'autres groupes, comme l'Association canadienne des entrepôts publics, lors d'une réunion annuel, pour expliquer la

[Text]

very often, dealing with specific concerns that their membership might have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ellison. Perhaps I could ask you just one or two questions. The department was kind enough to furnish copies of the Draft Code for the Transportation of Dangerous Goods dated October 10, 1980. At what stage is the preparation of the regulations now?

Mr. Ellison: That draft was completely reviewed by officers of the Department of Justice, assigned to Transport Canada, from a legal point of view. As a result of that review, which has been largely concluded, approximately two-thirds of the regulations have been forwarded as a separate unit to the Privy Council section of the Department of Justice which will be making its review as is required. The remaining one-third has been prepared within the Department of Transport and we are now making the final technical verifications, and it is anticipated that we will be able to forward that over to the Department of Justice, Privy Council section, possibly by early July.

Our intention was to attempt to publish the regulations in a number of inter-related units in Part I of the *Canada Gazette* as early as possible and, in order to achieve that "as early as possible" goal we had to split the regulations into two main units.

The first unit, which would deal with the classification of dangerous goods, the exemptions from regulations, the documentation, package marking, labelling and placarding, is a relatively self-standing unit, and we had hoped that might be published in the *Canada Gazette* before the summer. However, it now appears that it could be delayed until September because of the legal review within the Department of Justice proper.

The second unit would deal with the matter of safety standards, safety requirements, prohibitions, limitations and reporting of accidents, and that was intended, originally, to be published as a second unit, separately from the first unit, possibly a month or two after the first unit.

Then there would be a third unit of regulations which I might categorize as administrative in nature. This is to say the ticketing offences, the constraints on the powers of the inspectors, the certificates of designation and the method of requesting a permit or an exemption from the regulations.

As you are aware, the act obliges us to publish all regulations in Part I of the *Canada Gazette* not, as is often the case, only those which deal with matters of substance. We have to publish the full industrial content, even the administrative regulations.

The idea behind this would be that the period of time given for industrial review would be limited, at the least, to the amount of time given in the publication of the third unit so that if we gave 60 days for the third unit, and if that were published two months after the second unit, the second unit would have 120 days; and if that were published two months after the first unit, then there would be 180 days. The idea is

[Traduction]

nature du programme, son calendrier et traiter des préoccupations précises que leurs membres pouvaient avoir.

Le président: Merci beaucoup, Monsieur Ellison. Puis-je vous poser une ou deux questions. Le Ministère a été assez bon de fournir des copies du projet du code du transport des marchandises dangereuses du 10 octobre 1980. Où en est la préparation des règlements?

M. Ellison: Cet avant-projet a été complètement examiné par les hauts fonctionnaires du ministère de la Justice, affectés à Transports Canada, d'un point de vue juridique. Par suite de cet examen, qui a été largement conclu, environ les deux tiers des règlements ont été envoyés comme unité distincte à la section du Conseil privé du Ministère de la justice qui effectuera son examen comme il lui est prescrit de le faire. Le tiers qui reste a été préparé au sein du ministère des Transports et nous apportons maintenant les dernières vérifications techniques. Nous prévoyons pouvoir l'envoyer au ministère de la Justice, section du Conseil privé, probablement au début de juillet.

Nous entendions publier les règlements dans un certain nombre d'unités interreliées dans la partie I de la *Gazette du Canada* aussi tôt que possible; nous avons dû pour cela diviser les règlements en deux principales unités.

La première unité, qui traiterait de la classification des marchandises dangereuses, des exemptions des règlements, de la documentation, du marquage des paquets, de l'étiquetage et de l'affichage, est une unité relativement autonome, et nous avions espéré la publier dans la *Gazette du Canada* avant l'été. Toutefois, il semble maintenant que cette publication pourrait être retardée jusqu'en septembre, en raison de l'examen juridique effectué par le ministère de la Justice.

La deuxième unité traiterait de la question des normes de sécurité, les exigences de sécurité, des interdictions, des limitations et de la déclaration d'accidents, et nous avions l'intention au début de la publier sous forme de seconde unité, distincte de la première unité, peut-être un mois ou deux après la première unité.

Il y aurait alors une troisième unité des règlements que je pourrais qualifier d'administrative. C'est-à-dire, les délits d'étiquetage, les contraintes exercées sur les pouvoirs des inspecteurs, les certificats de désignation et la méthode de demande d'un permis ou d'une exemption des règlements.

Comme vous le savez, la loi nous oblige à publier tous les règlements dans la partie I de la *Gazette du Canada* non seulement, comme c'est souvent le cas, ceux qui traitent de questions de fond. Nous devons publier tous le contenu industriel, même les règlements administratifs.

Pour ce faire, nous avons songé que la période temps donnée pour une révision industrielle serait limitée, du moins, quant à la somme de temps donnée dans la publication de la troisième unité de sorte que si nous donnions 60 jours pour la troisième unité et qu'elle était publiée deux mois après la seconde unité, la seconde unité aurait 120 jours; et si elle était publiée deux mois après la première unité, il y aurait alors 180

[Text]

that we would not request comments on any of the regulations until industry had all of the regulations to look at.

Our objective is still to publish, as soon as we can, if necessary in two units, to give us as long a period of time for the assessment of the regulations.

The Socio-Economic Impact Analysis statement has been prepared and, of course, will be published in summary form in Part I of the *Canada Gazette* along with the regulations and will be available in detailed form on request from the department as is required by the Treasury Board guidelines.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ellison. Honourable senators, in a moment I will invite questions. Perhaps I should say that I did inquire of Mr. Charron whether he wished to give some opening comment, but he felt that was not required at the moment. Of course, he is available to answer questions and may wish, from time to time as we go along, to make interventions where he thinks that would be appropriate.

Senator Rowe: I understood Mr. Ellison to say that by the end of this year there would have been introduced or enacted—I think those were the two words he used—legislation in all of the provinces which would be complementary to the federal legislation. When you say that it will be introduced, the presumption is that there are some provinces where the legislation has not yet been introduced. Is there any assurance from the governments concerned, that they will, indeed, be introducing this legislation, or is this an assumption on somebody's part?

Mr. Ellison: The assurance that the Minister of Transport, the Honourable Mr. Pepin, has received has been verbal on two occasions when he met with the provincial Ministers of Transport, first in October of 1980 and then more recently in April of this year. He has, in many instances, also been given assurance in writing in response to letters that he has sent out asking the provinces what their intentions are.

I should indicate, specifically, that Prince Edward Island is the only province which has enacted legislation at the moment. Ontario is the only province which has, in fact, tabled legislation. It did that last November and, I understand it will be doing it again this month or early in June.

The other provinces are tending to use the Ontario legislation as a model, with minor variations, as required. British Columbia and Alberta will probably be using the federal act more as a model than the other provinces. Because, for example, Ontario decided to deal only with the on-highway transport, this meant that many sections of the federal act were not required. There are many sections of the act which would not be required for a province anyway. For example, the appointment of an agent is something that provincial statutes cannot address.

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Department of Transport: I might add that while we do not know, in fact, that every province will have legislation by the end of the year, we have good reason to believe that they

[Traduction]

jours. Nous n'exigerions donc aucun commentaire sur aucun des règlements tant que l'industrie n'aurait par tous les règlements en main pour les examiner.

Notre objectif est toujours de publier, aussi tôt que possible, si nécessaire, en deux unités, pour nous donner assez de temps pour effectuer l'évaluation des règlements.

La déclaration sur l'analyse d'une incidence socio-économique a été préparée et, bien sûr, sera publiée en résumé dans la partie I de la *Gazette du Canada*, en même temps que les règlements, et l'on pourra se la procurer sous forme détaillée, sur demande, auprès des ministères, comme l'exigent les directives du Conseil du Trésor.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ellison. Honorables sénateurs, dans un moment, je vous inviterai à poser d'autres questions. Peut-être devrais-je dire que j'ai déjà demandé à M. Charron s'il désirait faire la déclaration préliminaire, mais il a jugé que ce n'était pas requis dans le moment. Bien sûr, il est ici pour répondre aux questions et peut désirer, à l'occasion, à mesure que nous progresserons, faire des interventions lorsqu'il les jugera appropriées.

Le sénateur Rowe: J'ai entendu M. Ellison dire que, d'ici la fin de cette année, on présentera ou adoptera, je crois que ce sont les termes qu'il a utilisés, une loi dans toutes les provinces, qui sera complémentaire à la loi fédérale. Lorsque vous dites qu'elle sera présentée, on peut présumer que dans certaines provinces, la loi n'a pas encore été présentée. Y a-t-il une assurance quelconque, de la part des gouvernements intéressés, selon laquelle ils présenteront effectivement cette loi, ou s'agit-il d'une hypothèse émise par quelqu'un?

M. Ellison: L'assurance que le ministre des Transports, l'honorable M. Pepin, a reçue, a été donnée verbalement à deux occasions, lorsqu'il a rencontré les ministres provinciaux des transports, en octobre 1980, puis tout récemment, en avril, cette année. Il a, dans de nombreux cas, également reçu une assurance par écrit en réponse aux lettres qu'il avait envoyées aux provinces pour connaître leurs intentions.

Notons que l'Île-du-Prince-Édouard est la seule province qui ait adopté une loi, pour l'instant. L'Ontario est la seule province qui ait, en fait, déposé une loi. Elle l'a fait en novembre dernier et, si je comprends bien, elle le fera à nouveau ce mois-ci, ou au début de juin.

Les autres provinces ont tendance à utiliser la loi de l'Ontario comme modèle, en y apportant des variations mineures, au besoin. La Colombie-Britannique et l'Alberta s'inspireront probablement plus de la loi fédérale que les autres provinces. Parce que, par exemple, l'Ontario a décidé de ne traiter que de transport routier, cela signifie qu'un grand nombre d'articles de la loi fédérale n'ont pas été requis. Il y a un grand nombre d'articles de la loi qui ne seraient pas requis pour une province de toute façon. Par exemple, la nomination d'un agent est quelque chose que les lois provinciales ne peuvent traiter.

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint, Coordination, ministère des Transports: Je pourrais ajouter, bien que nous ne le sachions pas, en fait, que toutes les provinces auront une loi d'ici la fin de l'année; nous avons donc de bonnes raisons de

[Text]

are serious in their assurances to our minister that they will. There is pressure from the carriers, shippers and everyone around to have this legislation fully in force. The provincial Departments of Transport, generally, share this view about the necessity for common regulations across the land on the transportation of dangerous goods. That is why we are more optimistic. It is quite conceivable that some provinces may go faster than others depending on the legislative situation in the provincial legislature at any point in time. The target date at the end of this year is a realistic one from all points of view.

The Chairman: Honourable senators, the representatives of the department have assured me that they are familiar with the various representations made to us by the organizations which appeared before us. It may be that you would wish to address some questions to them with reference to those representations. If I may use the word, without being offensive in any way, perhaps one might describe some of their comments as being critical. A summary of some of the main points made by these organizations has been assembled for your convenience, and in looking at those you might be reminded of questions you would have wished to ask. In any event, the witnesses assure me that they are ready, willing and able to reply to any questions you wish to address to them concerning those representations.

I do not see any volunteers, so I can assume then that the representations of the various organizations have been adequately met by what you already heard from the department or what you have heard today. That being so, perhaps we could ask Mr. Charron and his associates if there is anything further they wish to say.

Mr. Charron: Mr. Chairman, we have found the meetings we have had with the committee very useful and it has provided a forum for outside private organizations to make their views known. In many instances, those views had not changed much from those they had put forward in the other forum. Nevertheless, given the porté—the impact—of this legislation, I believe it was very important that this forum be available. We have, of course, followed very closely the statements and representations that were made here by private groups and others, and as Mr. Ellison mentioned, we have been in touch with them. While there is still some concern in some areas of the community that would be affected by the legislation, on the whole there is tremendous support for it. I am not talking now only of provincial governments but of shipping groups, carriers and also the provincial and federal government agencies that would have to enforce this legislation to varying degrees. Our optimism, as you can see, is high. We hope it will be borne out by the facts. The regulations are complex. The Department of Justice put tremendous effort into helping us to put these regulations together in legal language, and we are quite pleased with that. We, of course, hoped it would proceed faster than it did, but in fact, the time frame which is emerging in respect of the regulations is still a reasonable one.

There is one last point, Mr. Chairman, that may interest the members of the committee. The Minister of Transport will be meeting very shortly with the Secretary of Transport of the

[Traduction]

croire qu'elles ont parlé sérieusement à notre ministre. Les transporteurs, les expéditeurs et tous ceux du secteur insistent pour mettre cette loi pleinement en vigueur. Les ministères provinciaux des transports, en général, voient eux aussi la nécessité de règlements communs à travers le pays pour le transport des marchandises dangereuses. C'est pourquoi nous sommes plus optimistes. Il est tout à fait concevable que certaines provinces puissent aller plus vite que d'autres, selon leur lois. La date prévue à la fin de cette année est tout à fait réaliste, à tous les points de vue.

Le président: Honorables sénateurs, les représentants du Ministère m'ont assuré qu'ils connaissent bien les diverses représentations qui nous sont faites par les organismes qui ont comparu devant nous. Vous voudrez peut-être leur adresser certaines questions en rapport avec ces mémoires. Si je puis utiliser le terme, sans vous offenser nullement, peut-être pourrait-on décrire certains de leurs commentaires comme critiques. Un résumé de certains des points principaux dressés par ces organismes a été assemblé à toutes fins utiles, et en l'examinant, vous vous rappellerez peut-être les questions que vous aimeriez poser. De toute façon, les témoins m'assurent qu'ils sont déjà disposés à répondre à vos questions.

Je ne vois aucun volontaire; je puis donc présumer que tous les mémoires des divers organismes ont été adéquatement traités par ce que vous avez déjà entendu du Ministère ou ce que vous avez entendu aujourd'hui. Ceci dit, peut-être pourrai-je demander à M. Charron et à ses associés s'ils désirent ajouter autre chose.

M. Charron: Monsieur le président, nous avons trouvé que les réunions que nous avons eues avec le Comité ont été très utiles; elles ont permis aux organismes privés de l'extérieur de faire connaître leurs points de vue. Dans de nombreux cas, ces opinions n'ont pas changé tellement par rapport à celles qui avaient été formulées à l'autre endroit. Néanmoins, étant donné la portée de cette loi, je crois que cette audience a été très importante. Nous avons, bien sûr, suivi de très près les déclarations et requêtes qui ont été faites ici par des groupes privés et autres, et comme M. Ellison l'a mentionné, nous avons été en contact avec eux. Bien qu'il subsiste encore quelques préoccupations dans certains secteurs de la collectivité qui seraient touchés par cette loi, elle reçoit, dans l'ensemble, un appui considérable. Je ne parle pas seulement des gouvernements provinciaux, mais des groupes d'expéditeurs, de transporteurs et aussi des organismes provinciaux et fédéraux qui devront appliquer cette loi à divers niveaux. Comme vous le voyez, nous sommes très optimistes. Nous espérons que les faits nous donneront raison. Les règlements sont complexes. Le ministère de la Justice a fait un effort considérable pour nous aider à énoncer ces règlements en langue juridique et nous sommes très satisfaits. Nous espérons, évidemment, que les choses se passeraient plus rapidement mais en fait, le délai, en ce qui concerne les règlements, est encore très raisonnable.

Il y a une autre question, monsieur le président, qui pourrait intéresser les membres du Comité. Le ministre des Transports rencontrera sous peu le secrétaire des Transports de la nouvelle

[Text]

new administration in the United States. He will be raising some of the problems that we have in respect of reciprocity and compatibility between U.S. regulations and ours. I do not know if this question was raised with this committee by some of the groups that you heard, but we are confident that in that area we might be able to resolve some of these problems at the forthcoming meeting.

Senator Rowe: Mr. Chairman, I do not want to belabour the point and I apologize for reverting to this, but, as you know, I have missed several meetings of the committee, having been absent from Canada at the time they were held. Perhaps this topic was dealt with at earlier meetings.

I understand from what you said that by the end of this year while there is no guarantee, there is a reasonable assurance that all provinces will have introduced or adopted legislation. Does that mean that all the provinces will have virtually identical legislation? My reason for bringing up this matter, Mr. Chairman, is this; as you will recall in the days when you and I were ministers of highways, and with good roads, one of our bugbears was the fact that highway legislation across Canada was not identical. In some cases it was virtually contradictory. That will not be so in this case, will it?

Mr. Charron: Mr. Chairman, while the legislative approaches of the different provinces may vary, the net effect will be the application of federal regulations, or the regulations that are being drafted under the Transport of Dangerous Goods Act across the land. In some cases, the federal legislation will simply be a legislative statement to the effect that the federal legislation applies. In other words, in areas such as Ontario there will be a provincial statute dealing with the highway mode to ensure that the federal regulations apply to highway transportation. For every other provincial transportation endeavour the federal act will apply. In other words, the provincial legislation will deal only with the highway mode and its purpose will be to ensure that the federal regulations can apply to that. For the other provincial transportation endeavours like the Ontario Northland Railway, it will be a straight application of the federal act and regulations.

In summary, what we expect is that the regulations as they will be gazetted, with possibly a change following gazetting Part I, would apply across the land, but the mechanism will vary in some respect from province to province. Does that answer the question?

Senator Rowe: Yes. Thank you.

The Chairman: Mr. Charron, you referred a moment ago to a meeting of our minister and the appropriate United States secretary about some things which you indicated were perhaps not many in number, but about which there was not complete compatibility, or perhaps not even complete agreement, between the two countries. Would you be able to indicate some of those fields of discussion?

Mr. Charron: I would like to ask Mr. Ellison to do this, Mr. Chairman, but let me just say this as a preface. Under existing

[Traduction]

administration des États-Unis. Il posera certains des problèmes auxquels nous nous heurtons, quant à la réciprocité et la compatibilité des règlements des États-Unis et les nôtres. Je ne sais pas s'il en a été question devant notre comité, par certains groupes qui ont comparu, mais nous croyons bien résoudre certains de ces problèmes lors de cette rencontre.

Le sénateur Rowe: Monsieur le président, je ne veux pas trop insister sur cette question et je m'excuse d'y revenir, mais, comme vous le savez, j'ai manqué plusieurs séances du comité, étant absent du Canada au moment où elles ont eu lieu. Peut-être a-t-on discuté de cette question au cours de séances précédentes.

Je comprends, d'après ce que vous dites, que d'ici la fin de cette année, même s'il n'y a pas de garantie, il est raisonnable de croire que toutes les provinces auront présenté ou adopté la loi. Cela signifie-t-il que toutes les provinces auront en fait une loi identique? La raison pour laquelle je soulève cette question, monsieur le président, vous vous souviendrez que lorsque vous et moi étions ministres responsables des autoroutes, et des bonnes routes, une de nos bêtes noires était que la loi n'était pas la même partout au Canada. Dans certains cas, elle était en fait contradictoire. Ce ne sera pas le cas, n'est-ce pas?

M. Charron: Monsieur le président, même si la façon d'appliquer la loi peut varier dans les différentes provinces, ce qui importe c'est l'application de règlements fédéraux, ou de règlements qui sont actuellement prévus aux termes de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses partout au Canada. Dans certains cas, la loi fédérale ne sera qu'une simple déclaration législative stipulant que la loi fédérale s'applique. En d'autres termes, dans d'autres régions, comme l'Ontario, il y aura une loi provinciale concernant le mode de transport routier. La loi fédérale s'appliquera à toute autre entreprise provinciale relative au transport. En d'autres termes, la loi provinciale traitera seulement du mode de transport routier et son objectif sera de s'assurer que les règlements fédéraux sont appliqués. Pour les autres entreprises de transport provinciales comme Ontario Northland Railway, il ne s'agira que d'une simple application de la loi fédérale et des règlements.

Bref, ce à quoi nous nous attendons, c'est que les règlements, annoncés officiellement dans la Gazette du Canada, avec possiblement une modification suivant la publication de la partie I, s'appliqueront à tout le pays, mais certains aspects du mécanisme d'application varieront d'une province à l'autre. Ceci répond-il à votre question?

Le sénateur Rowe: Oui. Merci.

Le président: Monsieur Charron, vous avez fait allusion il y a quelques minutes à une rencontre de notre ministre avec le secrétaire des Transports aux États-Unis, concernant certaines questions, qui, comme vous l'avez dit, n'étaient peut-être pas très nombreuses, mais sur lesquelles il n'y avait pas une entière compatibilité, ou peut-être même un accord complet, entre les deux pays. Pourriez-vous nous communiquer certaines de ces questions qui feront l'objet de la discussion?

M. Charron: Je demanderais à M. Ellison de le faire, monsieur le président, mais permettez-moi de dire simplement

[Text]

legislation in both countries, regulations tend to evolve, and from time to time there are problems; in other words, as new materials are shipped, as different jurisdictions try to improve their regulations, so there is on-going discussion between the federal agencies in Canada and U.S. agencies, and from time to time, problems have arisen in the past and have been resolved in the past.

In respect of the forthcoming regulations, Mr. Ellison might want to be a little more specific.

Mr. Ellison: I think, Mr. Chairman, that the problems fall into either a general area or into a specific area. There are two aspects of the general area that are bothersome to us, one of which the minister will raise, and the other one we will raise directly at the officials' level.

We have asked the minister to explore with the Secretary for Transportation the lack of freedom that the transport officials in the United States have facing them in bilateral discussions. The United States rule-making procedures are very specific. The government officials can only react to a request to examine regulations or rules or standards, and they must do so by publishing them in the Federal Register, going through public hearings, and then publishing their decisions on the basis of those public hearings.

This makes it very difficult for us, as officials, to go down and see our counterparts and say, "We are thinking of doing such and so. What is your reaction to it?" The reply is, "Let's go and have a cup of coffee somewhere, so that I'm not doing this in my office," and secondly, "Anything I say to you is not to be determined as being prejudgmental, in the sense that you will hold me to it after I have gone through this publication and public hearing process." Therefore it is really very constraining.

The United States officials have received copies of everything we have distributed to industry. Industry in the United States has asked the United States officials what their reaction is, and the reaction that they have had to give is, "We have not received anything that we can formally react to." I believe that the resolution of some of these things could only be achieved after we have formally got into Part I of the *Gazette*, and maybe not even at that stage, but only at part II; so where there are specific differences we just cannot get any kind of commitment that the United States government might be prepared to recognize circumstances in Canada requiring particular things; while circumstances in the United States might require something else.

That is one general area that we felt it was necessary to raise at the cabinet level, and the minister, I think, will be doing so.

At the official level, our problem is that the United States officials are just absolutely not familiar with traditional Canadian regulations and language. Our style of regulation is very different from theirs. Theirs takes the approach of very detailed regulatory language, which is constraining; in fact, it

[Traduction]

ceci. Aux termes de la loi actuelle dans les deux pays, les règlements ont tendance à évoluer et de temps à autre il y a des problèmes; c'est-à-dire, qu'au fur et à mesure que de nouveaux matériaux sont expédiés, et que différentes juridictions essaient d'améliorer leurs règlements, il y a des discussions entre les agences fédérales au Canada et celles des États-Unis et de temps en temps des problèmes ont été soulevés et ont été résolus dans le passé.

En ce qui concerne les futurs règlements, monsieur Ellison pourrait peut-être apporter des précisions.

M. Ellison: Je crois, monsieur le président, que les problèmes sont ou généraux ou précis. Il y a deux problèmes généraux qui nous préoccupent, et le ministre en posera un, tandis que l'autre se posera directement au niveau des fonctionnaires.

Nous avons demandé au ministre d'explorer avec le secrétaire des Transports l'absence de liberté des fonctionnaires des Transports aux États-Unis dans les discussions bilatérales. Les procédures visant l'établissement de règlements aux États-Unis sont très précises. Les fonctionnaires du gouvernement, face à une demande d'examen des règlements, des règles, ou des normes, ne peuvent que les publier dans le registre fédéral, tenir des audiences publiques, et alors publier les décisions à la suite de ces audiences publiques.

Cette méthode crée beaucoup de difficultés, aux fonctionnaires, lorsqu'ils rencontrent leurs homologues, et disent: «Nous avons l'intention d'adopter ces règlements. Quelle est votre réaction?» La réponse est: «Allons prendre un café ailleurs afin que cette conversation n'ait pas lieu dans mon bureau» et deuxièmement: «Tout ce que je vous dis ne doit pas être considéré comme un jugement prématuré, dans le sens que vous allez pas m'en tenir responsable après la publication et les audiences publiques.» Donc cette procédure est très contraignante.

Les fonctionnaires des États-Unis ont reçu des exemplaires de tout ce que nous avons distribués à l'industrie. L'industrie aux États-Unis a demandé aux fonctionnaires quelle était leur réaction et ceux-ci ont répondu: «Nous n'avons reçu aucun document sur lequel nous pouvons réagir de façon officielle.» Je suis d'avis que nous pouvons résoudre certaines de ces questions seulement après avoir publié officiellement la partie I dans la *Gazette*, et peut-être même pas à cette étape, mais seulement au moment de la publication de la partie II; donc lorsqu'il y a des différences spécifiques nous ne pouvons tout simplement pas obtenir d'engagement de la part du gouvernement des États-Unis visant à reconnaître que les circonstances au Canada exigent des mesures particulières tandis que les circonstances aux États-Unis peuvent justifier d'autres mesures.

C'est un problème général que nous avons cru nécessaire de soulever au niveau du Cabinet, et je crois que le ministre le fera.

En ce qui concerne les fonctionnaires, notre problème vient du fait que les fonctionnaires des États-Unis ne connaissent absolument pas les règlements et le langage traditionnel du Canada. Notre méthode de réglementation est très différente de la leur. Ils adoptent un langage réglementaire très détaillé,

[Text]

is written on the basis that unless you are authorized to do something, you are prohibited from doing it, and their regulations get into very, very detailed types of provisions, even down to the number of threads per inch on the closure of a steel drum, whereas the Canadian regulatory process is much more based on the concept of reasonableness and the responsibility of individuals within society to do things in a safe manner in the first instance. Our regulations would say something like, "Closures on steel drums or packagings must be safe and suitable for the conditions of transport about to be faced," leaving the specifics of that situation as something that can be solved by industry, subject to inspection. In the United States they cannot do that.

Here we see that we have to advise our United States counterparts that what they see in Canadian regulations will achieve the same end, though it may be expressed in what is for them a totally unfamiliar manner.

The Chairman: Are there any particular items or areas where this difference in approach is likely to result in some degree of incompatibility between the two countries?

Mr. Charron: Mr. Chairman, it is rather early to tell. We do not think there are any very difficult areas. We also feel that if there is to be a meeting between the two ministers, they might want to explore some of this, and then we will get a better feel for how serious our problems, if any, are.

The Chairman: This discussion about compatibility reminds me of two other items along the same lines that were raised by one or more of the witnesses who have appeared before us. One was compatibility with the IATA, and the other was compatibility with the proposed United Nations regulations. Would one of you gentlemen care to deal with those two questions?

Mr. Ellison: The IATA regulations are a series of industrial practices which have been developed by the International Air Transport Association, and reflected in their general tariffs, under which they require shippers to do certain things, otherwise the carriers will not accept the goods for transport, or under which, in any case, their liability becomes limited. The IATA regulations are going to be republished, or are republished, every year, with amendments, and the next edition will incorporate many of the features of the United Nations recommendations, which are being converted into air transport application by the International Civil Aviation Organization, which is, of course, the United Nations governmental body dealing with air transport.

The United States government itself published final rule-making this spring, which goes a very long way to adopting the United Nations recommendations respecting classes of dangerous goods, and the use of shipping names, for export movements from the United States. This will ease a lot of the concerns that industry has been expressing that we might have been moving towards the United Nations approach ahead of the United States.

The United States has officially indicated that it will be adopting the United Nations recommendation on package

[Traduction]

ce qui est contraignant; en fait, les règlements sont écrits de façon à ce qu'à moins d'être autorisé à faire quelque chose, cela est interdit, et leurs règlements contiennent des dispositions très détaillées, même jusqu'à indiquer le nombre de fils au pouce sur le couvercle d'un tonneau en fer, tandis qu'au Canada, on insiste beaucoup plus sur ce qui est raisonnable et sur la responsabilité de la société en ce qui concerne la sécurité, en premier lieu. Nos règlements stipuleraient quelque chose du genre: «Les couvercles des tonneaux en fer ou les emballages doivent être sûrs et adaptés aux conditions du transport», laissant l'industrie trouver la solution de chaque situation particulière, sujette à inspection. Aux États-Unis ils ne peuvent agir ainsi.

Donc, nous devons aviser nos homologues américains que les règlements canadiens visent les mêmes objectifs, même si l'énoncé leur en est étranger.

Le président: Y a-t-il d'autres questions ou secteurs où cette différence d'approche puisse susciter une certaine incompatibilité entre les deux pays?

M. Charron: Monsieur le président, il est un peu tôt pour le dire. Nous ne croyons pas qu'il y ait d'autres questions très difficiles. Nous sommes aussi d'avis que si une rencontre a lieu entre les deux ministres, ils peuvent explorer certaines de ces questions et nous pourrions mieux savoir à quoi nous en tenir sur la gravité de nos problèmes, le cas échéant.

Le président: Cette discussion portant sur la comptabilité me rappelle deux autres questions à peu près semblables qui ont été posées par des témoins. Une de ces questions concernait l'Association du transport aérien international, et l'autre, sur la compatibilité avec les règlements proposés aux Nations Unies. Un de vous, messieurs, pourrait-il répondre à ces deux questions?

M. Ellison: Les règlements de l'ATAI constituent une série de pratiques industrielles qui ont été élaborées par l'Association du transport aérien international et qui s'appliquent à leurs tarifs généraux, exigeant certaines conditions des expéditeurs, sans quoi les transporteurs n'accepteront pas de transporter les marchandises, ou, de toute façon, leur responsabilité est limitée. Les règlements de l'ATAI seront publiés de nouveau, ou le sont, chaque année, avec des modifications; et la prochaine édition comprendra un grand nombre de recommandations des Nations Unies qui ont été adoptées au transport aérien par l'OAIC, qui est évidemment l'organisme gouvernemental des Nations Unies traitant du transport aérien.

Le gouvernement américain a lui-même publié au printemps une procédure finale de décision, visant à adopter les recommandations des Nations Unies concernant les catégories de marchandises dangereuses et l'utilisation de noms d'expéditions pour les exportations provenant des États-Unis. Ceci facilitera... Cela fera diminuer largement les inquiétudes exprimées par l'industrie selon lesquelles nous aurions adopté l'approche des Nations Unies avant les États-Unis.

Les États-Unis ont déclaré officiellement qu'ils adopteraient la recommandation des Nations Unies concernant la concep-

[Text]

design and construction, which is an approach that we started several years ago and which has almost reached fruition through the assistance of the standards writing associations of this country, such as the Canadian Standards Association, where we have gone to consensus standards as a means of reducing the regulatory burden. In fact, the United States government have asked us to meet next week with a group of their industrial people and some Canadian industrial people to discuss the mechanism by which the United States might move to the UN recommendations in this area.

The Chairman: How close are our proposed regulations, assuming they eventually evolve in their present form or near it, to the recommendations of the United Nations.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, with respect to such things as classification of dangerous goods we are very close to the United Nations with the exception of two areas where we have chosen to remain aligned with the United States. That is with respect to the definition of flammable liquids and poisonous substances. We have done that deliberately to recognize north-south traffic and in order to avoid what would be an excessive economic impact on industry if we were to go to standards which have been developed internationally for essentially domestic traffic.

The Chairman: What mechanism have we for continuing liaison with the experts from the United Nations in this field, who are now developing or have been developing their recommendations?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, Canada is one of 12 nations that belong to the United Nations committee of experts on the transportation of dangerous goods, and we have been on that committee for seven years. The United States is another member of that committee. We work very closely with the United States to develop common positions with respect to countering, if that is a good word, the positions of the Europeans that also tend to be developed in concert. I might add that we tend to have the non-European nations on the Canada-U.S.A. side, if we ever do tend to get linked up in sides.

The Chairman: Yes. One question that was emphasized by more than one witness had to do with the marking of containers of dangerous goods and their ready identification by people who perhaps have a level of education not as high as that of the people who designed the markings. You have already encountered that problem or at least heard that comment before, I am sure. I think there is also a book which has been issued to those who have to handle the dangerous goods at one of the very early levels in their transportation, about which there is some comment as to its attempt to achieve easy recognition.

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman. The United Nations, about ten years ago, evolved or developed a recommendation for the design of labels and placards that would be attached to packagings and vehicles, respectively, that would provide some kind of symbolic warning as to the nature of the danger by the goods within the package or the vehicle. It also tended to colour-code the labels to assist in transportation handling practices. For example, a flammable gas and a flammable

[Traduction]

tion et la construction d'ensemble, approche que nous avons amorcée il y a plusieurs années et qui a presque porté fruit, grâce à l'aide des associations de normalisation du Canada et notamment l'Association canadienne de normalisation. Cela nous a permis de tomber d'accord sur les moyens de réduire le fardeau de la réglementation. En fait, le gouvernement américain nous a demandé de rencontrer des industriels américains et canadiens pour discuter du mécanisme suivant lequel les États-Unis entendent adopter les recommandations des Nations Unies dans ce domaine.

Le président: Quel est le degré de similitude avec notre projet de règlement, en presumant qu'il évoluera par la suite en fonction des recommandations des Nations Unies.

M. Ellison: Monsieur le président, en ce qui concerne la classification des marchandises dangereuses, notre approche est très similaire de celle des Nations Unies, sauf dans deux domaines pour lesquels nous avons choisi de rester aligné sur les États-Unis. Il s'agit de la définition des liquides inflammables et des substances toxiques. Nous l'avons fait délibérément pour reconnaître le trafic nord-sud et éviter des répercussions économiques excessives sur l'industrie, au cas où nous devrions adopter des normes internationales pour le trafic national.

Le président: De quel mécanisme dispose-t-on pour garder contact avec les experts des Nations Unies en la matière; qui est en train d'élaborer, ou a élaboré, leurs recommandations?

M. Ellison: Monsieur le président, le Canada est l'un des douze pays membres du Comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses des Nations Unies, et ce, depuis sept ans. Les Américains font également partie de ce comité et nous travaillons en étroite collaboration avec eux pour mettre au point une position commune, nous permettant de contrer les positions européennes adoptées également le plus possible en concertation. Je dois ajouter que nous essayons de rallier les pays non-européens de notre côté pour préparer nos arrières.

Le président: Oui. Le marquage des conteneurs de marchandises dangereuses et leur identification par des personnes qui n'ont peut-être pas un niveau d'instruction aussi élevé que ceux qui ont conçu le marquage, constituent un point soulevé par plusieurs témoins. Je suis sûr que vous avez déjà rencontré ce problème ou à tout le moins entendu cette observation auparavant. Je pense qu'on a également remis un manuel à ceux qui doivent manipuler les marchandises dangereuses au tout début de leur transport, et il y aurait quelque chose à dire sur les tentatives faites pour qu'il soit facilement appliqué.

M. Ellison: Oui, monsieur le président. Il y a environ dix ans, les Nations Unies ont mis au point une recommandation sur la présentation des étiquettes et des pancartes apposées sur les emballages et les véhicules et servant en quelque sorte d'avertissement quant à la nature du danger présenté par les marchandises qu'ils contiennent. Cette recommandation avait également pour but de coder en couleur les étiquettes pour faciliter la manutention. Par exemple, le gaz et les liquides

[Text]

liquid have very similar labels and placards. They are both red and both have white flames on them, but they belong to different classes. The gas is in class 2 and the liquid is in class 3, but the labels are distinguished only by the number 2 and the number 3 on the bottom.

There is provision that, according to national needs, language could also be inscribed on those labels or placards to say "flammable gas" or "flammable liquid" or whatever, as required. There are similar symbols for corrosives, poisons, explosives, oxidizing materials, and radioactive materials. These are absolutely standard and have been used internationally throughout Europe for about ten years and internationally through the marine mode by IMCO. They have been used in the United States exclusively since 1976 and in Canada with respect to railway labelling since about that time, too.

I think there is a basic ability to utilize these things. The colour coding is done so that one can simply say, "Do not put a red label next to an orange label. But you may put a green label next to anything. A black and white one should not be above anything else." These are intended to be simply types of instructions.

Some concern has been expressed by industry that the procedures developed are a little complex and cumbersome, but I would counter that by saying that that is probably because of an initial lack of familiarity with it. Certainly, the United States has had no problem adopting and imposing these regulations in the United States. The marine transport world is well familiar with them. We are also preparing explanatory and informative information that will say to people, "When you see this, understand that," and, by the way, here is a list of some of the products that could be labelled in this manner. We could make copies of that available to you, if you like.

The Chairman: Thank you. That may be very helpful.

I have not listed them in order to put them before you, but there are some specific instances of markings which were proposed by the proposed regulations to be put on certain kinds of goods. The criticism was made that the markings did not seem to have much relation to the danger lying within the transportation of that particular commodity, or perhaps it was to distinguish it from some other kind. I don't know whether you came across that particular question or not.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, there may have been a comment made by Dr. Wisdom of the Canadian Trucking Association. He was particularly concerned with the proposal that we had been forced to make because the CTA and the retail people could not get together and find a solution of their own. That deals with the question of how you mark the countless thousands of items which, technically, belong to the dangerous goods categories but which are so freely available to the general public through retail warehousing that to label them as dangerous goods would cause an unnecessary economic impact and an unnecessary reaction to seeing such labels.

[Traduction]

inflammables ont des étiquettes et des pancartes très semblables. En effet, les étiquettes sont toutes les deux rouges avec une flamme blanche, mais elles appartiennent à différentes catégories. Le gaz se trouve dans la catégorie 2 et le liquide dans la catégorie 3, et les étiquettes se distinguent seulement par les chiffres placés dans le bas.

Il est stipulé que, selon les besoins nationaux, ces étiquettes et pancartes pourraient également contenir des expressions comme «gaz inflammable» ou «liquide inflammable», selon le cas. Il existe des symboles similaires pour les produits corrosifs, les poisons, les explosifs, les matériaux qui s'oxydent et les matériaux radioactifs. Il s'agit de symboles normalisés utilisés internationalement dans toute l'Europe depuis environ dix ans et dans les transports maritimes par l'entremise de l'IMCO. Ils sont utilisés aux États-Unis depuis 1976 et au Canada, en ce qui concerne l'étiquetage des wagons de chemin de fer, depuis à peu près la même époque.

Je pense qu'ils sont faciles à utiliser. En effet, le codage couleur permet de dire: «ne mettez pas une étiquette rouge près d'une étiquette orange, mais vous pouvez mettre une étiquette verte près de n'importe quoi. Une étiquette noire et blanche ne devrait pas se trouver au-dessus de quelque chose d'autre». Il s'agit donc seulement de types d'instructions.

L'industrie se plaint que les modalités élaborées sont quelque peu complexes et inconfortables, mais je dirai que c'est sans doute parce qu'au début on les connaît mal. Les États-Unis n'ont certainement pas eu de problème à adopter et imposer cette réglementation chez-eux. Et le monde des transports maritimes les connaît bien. Nous préparons également des notes explicatives qui diront: «Quand vous voyez ceci, comprenez cela et voici la liste des produits pouvant être étiquetés de cette manière». Nous pourrions vous en remettre des copies si vous voulez.

Le président: Merci. Cela pourrait être très utile.

Je n'ai pas établi cette liste pour vous la remettre, mais le projet de règlement a proposé certains marquages qui, apparemment, ne semblent pas avoir beaucoup de rapport avec le danger que présente le transport de la marchandise concernée, ni la distinguer d'un autre type. Je ne sais pas si vous avez déjà abordé cette question.

M. Ellison: Monsieur le président, M. Wisdom, de l'Association canadienne du camionnage, a peut-être fait une remarque à ce sujet. Il s'inquiétait en effet de la proposition que nous avons été obligé de faire parce que l'association en question et les détaillants ne pouvaient se réunir pour trouver une solution de leur choix. Il s'agit de la manière dont on marque les milliers d'articles qui, techniquement, appartiennent à la catégorie des marchandises dangereuses, mais que le public peut se procurer si facilement dans les entrepôts de vente au détail que de les étiqueter comme marchandises dangereuses ne ferait qu'entraîner des répercussions économiques et autres réactions inutiles.

[Text]

It is rather difficult to suggest that bottles of after-shave lotion should be distributed in a package bearing a big "flammable liquid" label, even though technically the contents are. I am quite sure that none of you here who uses after-shave lotion would consider that you were splashing a flammable liquid on your face when using the lotion.

The retail industry, therefore, and the manufacturers of those products have suggested that labelling these things was excessive. They suggested that a package containing perhaps 48 small bottles of after-shave lotion would be treated in exactly the same way as a 45-gallon drum bearing the same label, when, clearly, the danger presented does not warrant that kind of reaction. We therefore suggested that we would leave that free to the manufacturing industry and that the only test would be that the marking that they do use would have to be something that would recognizably indicate the nature of the danger that might be present.

Most of the industry indicated that they would probably use the marking system used under the Hazardous Products Act, which is specifically geared towards showing signs of flammability and toxicity on products which are in fact bought and used within the home.

Senator Rowe: A few moments ago you were speaking of the U.S. regulations. Are those regulations all federal in the United States?

Mr. Ellison: No, sir. The power of the United States federal government to institute regulations of this nature is based on the trade and commerce provisions of the federal government and, therefore, technically, any state government can introduce "hazardous material regulations"—I am using their terminology—for commerce which is taking place totally within the state.

I understand that the majority of states, to the extent that they have introduced any legislation governing this—and it would normally only apply to intra-state road and rail movements—have, in fact, chosen to adopt the U.S. federal government regulations and apply them.

The Chairman: Since there seem to be no more questions, I would like to thank Mr. Charron, Mr. Ellison and their colleagues for being so helpful at our various meetings. Since we do not know exactly what the committee will decide, I cannot guarantee that we will not ask you to attend again. If you wish to be excused now, we will agree with your wishes. Once again, I would thank you.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

On peut difficilement suggérer que les bouteilles de lotion après-rasage se vendent dans un emballage portant la mention «liquide inflammable», même si techniquement le contenu le soit. Je suis sûr que personne, parmi vous, n'a l'impression de se passer un liquide inflammable sur le visage en utilisant ce genre de lotion.

Par conséquent, l'industrie de la vente au détail et les fabricants ont déclaré qu'il était excessif d'étiqueter ces produits. En effet, un emballage contenant une quarantaine de flacons de lotion après-rasage est traité exactement de la même manière qu'un baril de 45 gallons portant la même étiquette alors que, de toute évidence, le danger présenté ne justifie pas ce genre de réaction. Nous avons donc décidé de laisser carte blanche à l'industrie à ce sujet et qu'en guise de test, le marquage qu'elle utilisera devra clairement indiquer la nature du danger existant.

La plupart des entreprises ont décrété qu'elles utiliseraient probablement le système de marquage prévu dans la Loi sur les produits dangereux, qui a pour principal but d'indiquer le degré d'inflammabilité et de toxicité des produits d'usage ménager.

Le sénateur Rowe: Il y a quelques instants, vous parliez des règlements américains: sont-ils tous fédéraux?

M. Ellison: Non. Le pouvoir qu'a le gouvernement fédéral américain d'instaurer des règlements de ce genre relève des dispositions en matière de commerce et, par conséquent, techniquement, tout gouvernement d'État peut présenter un règlement sur les produits dangereux pour le commerce pratiqué totalement à l'intérieur de l'État en question.

Je crois comprendre que la majorité des États, dans la mesure où ils ont présenté ce genre de loi—et cela ne s'applique qu'au transport intérieur à l'État—ont choisi d'adopter la réglementation fédérale.

Le président: Puisqu'il ne semble plus y avoir de questions, j'aimerais remercier messieurs Charron, Ellison et leurs collègues pour l'aide qu'ils nous ont apportée lors de nos différentes séances. Étant donné que nous ne savons pas ce que le Comité décidera, vous serez peut-être appelés à revenir. Si vous voulez partir maintenant, nous nous soumettrons à votre désir. Et une fois de plus, merci beaucoup.

La séance se poursuit à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

Du ministère des Transports:

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la coordination;

M. T. Duncan Ellison, directeur, transport des marchandises dangereuses.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, June 18, 1981

Le jeudi 18 juin 1981

Issue No. 14

Fascicule n° 14

Eighth Proceedings respecting:
The examination of the subject-
matter of the *Transportation of
Dangerous Goods Act*, Chapter 36,
Statutes of Canada, 1980

Huitième fascicule concernant:
L'étude de la teneur de la
*Loi sur le transport des
marchandises dangereuses*,
chapitre 36, Statuts du Canada, 1980



WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Davey	*Perrault
Denis	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Tuesday, October 21st, 1980:

"The Honourable Senator Smith moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, and any regulations that may be made thereunder.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 21 octobre 1980:

«L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, et tout règlement y afférent, et à en faire rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 18, 1981
(24)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 10:00 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Bonnell, Marshall, McElman, Petten, Riley, Rowe, Sherwood and Smith. (9)

In attendance: From the Department of Transport: Mr. Roger Côté, Senior Advisor, Parliamentary Affairs, and Jack Silverstone, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses:**From the Department of Transport:*

Mr. Jean-Maurice Gaudreau, Deputy Director, Transportation of Dangerous Goods;

Miss Diana Wiwczaruk, Senior Adviser, Commodity and International Coordinator;

Miss Marjorie Staikovich, Chief, Standards Evaluation and Statistics Analysis.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 21, 1980 resumed its study of the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Mr. Gaudreau made an audio-visual presentation and answered questions.

Miss Wiwczaruk made a statement and answered questions.

Miss Staikovich made a statement and answered questions.

On Motion of the Honourable Senator Bonnell, *it was Agreed* that the Committee now adjourn to the call of the Chair until Draft number 4 of the Regulations, presently undergoing revision, can be considered in its final form.

At 12:25 p.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 JUIN 1981
(24)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Marshall, McElman, Petten, Riley, Rowe, Sherwood, et Smith. (9)

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. Roger Côté, conseiller principal, Affaires parlementaires, et Jack Silverstone, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:**Du ministère des Transports:*

M. Jean-Maurice Gaudreau, directeur adjoint, Transport des marchandises dangereuses;

M^{lle} Diana Wiwczaruk, conseiller principal en matières dangereuses et coordonnatrice internationale;

M^{lle} Marjorie Staikovich, chef de l'évaluation des normes et de l'analyse statistique.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 21 octobre 1980, reprend l'étude de la teneur de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

M. Gaudreau fait une présentation audiovisuelle et répond aux questions.

M^{lle} Wiwczaruk fait une déclaration et répond aux questions.

M^{lle} Staikovich fait une déclaration et répond aux questions.

Sur motion de l'honorable sénateur Bonnell, *il est convenu* que le Comité ajourne maintenant ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président et jusqu'à ce que le projet n° 4 du Règlement, actuellement à la révision, puisse être étudié sous sa forme définitive.

A 12 h 25, les témoins se retirent et le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, June 18, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to study the subject matter of the Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980.

Senator George I. Smith (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Pursuant to the notice of the meeting, we shall begin by asking Mr. Jean-Maurice Gaudreau to present an audio-visual presentation concerning the general subject of the transportation of dangerous goods. I think the presentation will explain itself as Mr. Gaudreau proceeds.

Mr. Jean-Maurice Gaudreau, Deputy Director, Transportation of Dangerous Goods, Department of Transport: Thank you, Mr. Chairman.

When I was asked to present this, I did not prepare a presentation particularly for you the Senate Committee; I was asked to leave it as is. It is an awareness program that we have been giving across the country to mayors and municipalities, elected officials, firefighters, police officers, whoever wants to hear about the program—not in its detail, but in its totality.

The transportation of dangerous goods has been the subject of quite some interest in the past few years, but I think we have to separate the two elements, that which constitutes “transportation” and that which constitutes “dangerous goods”. Transportation has changed drastically in the past 20 to 30 years, to the point where we now have double, triple and quadruple trailers on the roads, as well as 90-ton tank cars instead of 45-ton tank cars on the railroad; also multi-oil tankers, and jumbo jets replacing the old DC-3s. It has been progressing to the point that the technology has overtaken some of the regulations and even the legislation that previously existed.

With regard to the transportation of dangerous goods, in the 1978 figures we were able to establish that in the ports of Halifax, Montreal, Saint John, New Brunswick, and Vancouver—only those four ports had secured figures for 1978—280,000 tonnes of merchandise were moved in break bulk—that is, in packages, not in bulk. By air, the figure was 16,000 tonnes in that particular year; just two commodities sulphuric acid and gasoline by rail—one million and a half tonnes roughly. As you can see, with regard to trucks, we had no exact figures in Canada, but in Hamilton a survey had been made indicating that in the city core of Hamilton 1,750 trucks per day, carrying dangerous goods, moved in and about; and outside the peripheral area the remaining quantities, to make a total of 3,000 trucks per day.

In comparison with all this, and in looking at the possibility of perhaps banning dangerous goods, some people have sug-

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 18 juin 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent du transport et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures, pour étudier le contenu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, Chapitre 36, Statuts du Canada, 1980.

Le sénateur George I. Smith (président) occupe le fauteuil.

Le président: Conformément à l'avis de convocation, nous commencerons par demander à M. Jean-Maurice Gaudreau de nous faire un exposé général, au moyen d'une présentation audio-visuelle, sur le transport des marchandises dangereuses. Je pense que toute cette question deviendra claire, au fur et à mesure de la présentation.

M. Jean-Maurice Gaudreau, directeur adjoint au transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports: Merci, monsieur le président.

Lorsqu'on m'a demandé de faire cet exposé, je n'ai pas préparé de présentation particulière pour votre Comité sénatorial; on m'a en effet demandé de laisser telle quelle celle qui a été réalisée pour le programme de sensibilisation que nous présentons dans tout le pays, aux maires et aux administrateurs municipaux, aux élus, aux pompiers et aux policiers, enfin, à tous ceux qui veulent en entendre parler, non pas en détail, mais globalement.

Le transport des marchandises dangereuses a soulevé beaucoup d'intérêt au cours des dernières années, mais je pense qu'il faut considérer cette question sous deux aspects distincts, c'est-à-dire, le transport, d'une part, et les marchandises dangereuses, d'autre part. Les moyens de transport ont changé du tout au tout, au cours des vingt ou trente dernières années: à tel point que des camions à remorques doubles, triples ou même quadruples roulent maintenant sur nos routes; que la capacité des wagons-citernes a passé de 45 à 90 tonnes; que nous avons maintenant des multi-pétroliers, et des gros-porteurs pour remplacer les vieux DC-3. Et je pourrais poursuivre ainsi longtemps, parce que, souvent, les techniques ont vraiment dépassé les règlements et les lois qui existaient jusqu'ici.

Quant au transport des marchandises dangereuses, nous avons pu établir, selon des chiffres datant de 1978, que dans les ports de Halifax, de Montréal, de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et de Vancouver—les quatre seuls ports qui aient rassemblé des données pour cette année-là—le trafic de marchandises arrimées, c'est-à-dire de marchandises emballées et non en vrac, était de 280,000 tonnes. Ce chiffre était de 16,000 tonnes, pour le trafic aérien, pendant la même année; pour ce qui est du chemin de fer, même en tenant compte de deux types de marchandises seulement, l'acide sulfurique et l'essence, il faut parler d'environ 1 million et demi de tonnes. Comme vous pouvez le voir, nous ne disposons d'aucun chiffre exact sur la circulation des camions au Canada, mais selon un relevé effectué à Hamilton, 1750 camions transportant des marchandises dangereuses se promènent chaque jour dans ce centre-ville; et si l'on compte la région périphérique, on arrive à un total de 3,000 camions par jour.

À la lumière de tous ces chiffres, certains ont suggéré de retirer, tout simplement, les marchandises dangereuses du

[Text]

gested, "If it is so dangerous, then they should just be off the market". That would be practically impossible, because we have learned today to live with such things as chlorine in our water, radioactive materials in hospitals, fuel oils for transportation, insecticides and pesticides, and what have you. Even on our shelves at home, while alcoholic beverages are not too toxic, when we get down to it, in large, concentrated quantities, alcohol can be a flammable liquid. The same thing applies to cosmetics, and so on.

Over all, what we had to do is look at the possibility of bringing the whole thing together so that we would have some compatibility in the classification for transportation of such goods. In 1973 the provinces came to the federal government and said that there should be a uniform code of regulations with regard to such matters. We looked at the situation in the past and found that the railways had the CTC red book, compatible with the American regulations, title 49; in the marine area we had the Canada Shipping Act regulations, compatible with IMCO, the Intergovernmental Marine Consultative Organization; in the air we had compatibility with IATA, the International Air Transport Association; there were different regulations or no regulations at all with regard to highways; there was the Atomic Energy Control Act, which is international; the Explosive Act, which is international, and then we went on with anything that had "Canada" in it: Agriculture Canada, Ports Canada, and so on. Everybody had a bit of a regulation somewhere, including provinces and municipalities with their by-laws.

This is when it was decided that what was needed was one bill that would encompass the whole thing, with the help of the provinces, and which would lead to one uniform standard based on the regulations under that single national bill.

The history of this legislation is such that we have given up putting the number on the bill. At one time there was a Bill C-53, introduced by one government. Parliament went into recess and the bill got only as far as first reading. Then the proposed legislation came back as Bill C-17. An election was called and you know what happened there. The new government introduced Bill C-25, and not too much later there was another election. Now we are back with Bill C-18, which is legislation before you. Basically, however, the provisions have been the same since 1977. The highlight of the bill, as I normally outline it to industry, or the firefighters, is the fact that there are stiffer penalties. I do not want to get too far into this, but the penalty, which at one was \$500 for breaking the law, was not quite adequate. Now, however, a fine of \$100,000 or a couple of years in jail make somebody think twice about breaking the law.

Another highlight, as far as we are concerned, is the possibility of negotiations with the provinces and other government organizations with regard to its applicability, and the application of all regulations uniformly across Canada. Following from that these regulations can then be made international.

[Traduction]

marché, puisqu'elles présentent tant de risques. Cette solution serait cependant impossible à appliquer, parce que nous avons appris aujourd'hui à vivre avec toutes sortes de produits dangereux, comme le chlore pour notre eau, les éléments radioactifs pour les hôpitaux, le mazout pour les transports, et les insecticides et pesticides. Il suffit de regarder nos propres armoires; les boissons alcoolisées que nous y conservons ne sont pas vraiment toxiques, mais si l'on y regarde bien, en grande quantités concentrées, l'alcool peut devenir inflammable. Il en va de même des cosmétiques, et de bien d'autres produits du même genre.

Avant tout, nous devons étudier la possibilité de regrouper toute cette question, de façon à ce qu'il y ait une certaine compatibilité dans la classification et le transport de ces marchandises. En 1973, les provinces ont indiqué au gouvernement fédéral qu'elles désiraient une réglementation uniforme dans ce domaine. Nous avons donc évalué la situation: les chemins de fer pouvaient appliquer le petit guide rouge de la C.C.T., compatible avec les règlements américains, au titre 49; dans le secteur maritime, on utilise les règlements d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada, conformes aux règlements de l'Organisation inter-gouvernementale consultative de la navigation maritime (IMCO); pour le transport aérien, nos règlements sont compatibles avec ceux de l'Association du transport aérien international (IATA); en ce qui a trait aux grandes routes, les règlements sont très diversifiés, ou tout simplement inexistants; nous pouvons aussi nous fonder sur la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique et sur la Loi sur les explosifs, toutes deux de portée internationale. Nous avons finalement étudié tous les règlements des ministères et organismes fédéraux; comme Agriculture Canada et Ports Canada. Tout un chacun avait son petit règlement, y compris les provinces et les municipalités.

Nous avons alors décidé qu'il faudrait établir, avec l'aide des provinces, une loi générale qui régirait tout ce domaine et qui pourrait mener à l'élaboration d'une seule norme, fondée sur les règlements relatifs à cette loi nationale.

Nous avions renoncé à numéroter ce projet de loi; il s'appelait au départ Bill C-53, mais il n'a pas dépassé la première lecture en raison de l'interruption des travaux parlementaires. Il a ensuite refait surface sous le numéro C-17, puis le gouvernement a annoncé des élections, et vous connaissez la suite. Le nouveau gouvernement est arrivé avec le Bill C-25, mais s'est retrouvé, à son tour, en campagne électorale un peu plus tard. Vous avez maintenant sous les yeux le Bill C-18, qui est essentiellement le même que le projet de loi rédigé en 1977. Comme je l'explique habituellement aux industriels et aux pompiers, cette loi se distingue surtout par les sanctions plus importantes qu'elle prévoit. Je ne m'étendrai pas sur le sujet, car il est clair que l'amende de \$500, imposée à une certaine époque aux contrevenants, n'était pas tout à fait suffisante. Mais maintenant, avec l'amende de \$10,000 ou quelques années de prison, on réfléchira peut-être avant de contrevenir à la loi.

Un autre point saillant de la loi, en ce qui nous concerne, c'est qu'il est possible de négocier avec les provinces et les autres organismes gouvernementaux l'application uniforme de la loi et de tous ses règlements dans tout le Canada, de façon à ce que ces derniers puissent ensuite être adoptés à l'échelle internationale.

[Text]

The bill calls for a code of regulations which, in Draft IV, which you have before you, brings in the responsibilities of the various parties based on a uniform classification system, and the communication of hazards through papers and hazard information forms. The responsibility then is extended beyond what it was in the former carriers' legislation.

At one time a carrier was responsible, but it was hard to get at the shipper, and the manufacturer of the package you did not touch. It is pretty hard to move something safely if you do not get, in the first place, a package that has been made safely. So we go from the manufacturer of the package to the shipper, to the transporter or carrier, as well as to the groups who try to influence and set standards for the regulation of transport facilities and transfer facilities.

What are transport facilities? Let me give you an example of some good regulations that exist in Montreal. On the south shore there's a place called McMasterville, where explosives are made for use in quarries and construction. Once these explosives come in to a place called Louis-Hippolyte Lafontaine tunnel, there is a sign which says, "No dangerous goods through the tunnel." So the carrier travels on. Then he gets to the Jacques Cartier bridge, administered by the St. Lawrence Seaway and the National Harbours Board, where it says, "No explosives through the bridge." He keeps going to Champlain, skipping Victoria, which is the same, all the way down to the Mercier bridge, on the west of the island, crossing a highly populated area in Longueuil. Then he crosses the highly populated area of Montreal, maybe as far as the east end, where normally these explosives are used at the Miron Brothers quarries, and the like.

In cases such as these there is a pronounced tendency, because of these regulations, which, for all practical purposes, are quite inflexible, for certain unscrupulous carriers to do as the one investigated by the Sûreté du Québec did. They stopped a truck because it had no lights as it was going through the tunnel. When it got to the Montreal side of the tunnel they asked the truck driver for his papers. He showed them his licences. They asked for the papers in connection with the material in the truck. He told them there was nothing in the truck, and so there were no papers for it. They said, "Well, if there is nothing in the truck, you won't mind us looking. Please open it up." They opened the truck and found 45 cases of dynamite. There were no signs, and no symbols, although the law at the time called for such a truck to be marked with the word "Explosives".

Because of these stiff regulations it is easier to remove the placards and just move through. So there has to be movement

[Traduction]

La loi prévoit tout un ensemble de règlements qui, comme vous le voyez dans le projet n° 14, précise les responsabilités des diverses parties intéressées, selon un système de classification uniforme, et détermine le mode d'identification des risques, au moyen de divers documents et de formules d'information sur le sujet. Les responsabilités s'étendent donc plus loin que celles que préoyaient les lois antérieures s'appliquant aux transporteurs.

Autrefois, le transporteur était responsable du transport des marchandises, mais il était compliqué d'atteindre l'expéditeur, et encore plus le fabricant de l'emballage. Or, il est plutôt difficile de transporter des marchandises en toute sécurité, si leur emballage n'a pas été fabriqué en conséquence. C'est pourquoi nous surveillons maintenant le fabricant de produits d'emballage d'abord, puis l'expéditeur ou le transporteur et aussi les groupes qui essaient d'établir ou d'influer sur l'élaboration des normes régissant les moyens de transport et de transfert.

Mais que voulons-nous dire par «moyens de transport»? Permettez-moi de vous donner un exemple de règlements intelligents, appliqués à Montréal. Sur la rive sud se trouve une ville appelée McMasterville, où l'on fabrique des explosifs à l'intention des carrières et des chantiers de construction. Lorsqu'un camion chargé de ces explosifs arrive au fleuve, à un endroit appelé tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine, le chauffeur voit un panneau interdisant les marchandises dangereuses dans le tunnel; il poursuit donc son chemin. Il arrive ensuite au pont Jacques-Cartier, responsabilité de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et du Conseil des ports nationaux, où les explosifs sont également interdits. Il dépasse les ponts Champlain et Victoria, où la situation est la même, puis traverse une zone densément peuplée, à Longueuil, pour se rendre jusqu'au pont Mercier, à l'extrême ouest de l'île. Il passe ensuite en pleine ville de Montréal, parfois jusqu'à l'extrémité est de l'île, où les marchandises qu'il transporte sont habituellement utilisées, notamment dans les carrières de Miron et Frères.

Dans de tels cas, il arrive très souvent qu'à cause de ces règlements, qui sont à toutes fins utiles à peu près inflexibles, certains transporteurs sans scrupules fassent comme celui dont je vais vous parler, qui a fait l'objet d'une enquête par la Sûreté du Québec. Les policiers arrêtent un chauffeur de camion parce qu'il n'a pas allumé ses phares pour traverser le tunnel. Arrivés à Montréal, ils lui demandent ses papiers; le chauffeur leur montre donc son permis de conduire. Les policiers lui ayant aussi demandé s'il a des papiers sur les marchandises qui se trouvent dans son camion, il leur indique que son camion est vide, et qu'il ne possède par conséquent, aucun papier à ce sujet. S'il n'y a rien dans le camion, disent les policiers, nous pouvons sûrement aller y voir de plus près. Ils lui ordonnent alors d'ouvrir la porte du camion, et trouvent 45 boîtes de dynamite. Le camion ne portait cependant aucun signe, aucun symbole, bien que la loi de l'époque ait exigé que les camions de ce genre portent la mention «Explosifs».

En raison de ces règlements très stricts, il est souvent plus simple d'enlever tout signe et de passer tout simplement aux

[Text]

towards simplification and uniformity of regulations across the country.

As far as installations are concerned, the same thing applies, just as it does to by-laws. I was talking to a group of mayors and municipalities in Arnprior through Emergency Planning in Canada, and one of the mayors was very happy to tell us that he had passed a by-law in his municipality after hearing about dangerous goods and just how dangerous they were. This by-law was very simple. No dangerous goods would go through his municipality between the hours of 6 in the morning and 9.30, and in the afternoon between the hours of 3.30 and 6. He said that in that way they avoided the peak hours. Since the highway goes through the municipality, he wanted to ensure that there would be no more dangerous goods there during peak hours.

A couple of weeks later, after the by-law had been passed, he was driving out of his municipality, and he found at the city limit, two trucks of anhydrous ammonia, one truck of propane, and a couple of other trucks, the contents of which he wasn't aware of. They said to him at the conference, "You must have been scared." He said, "Well, I was not scared so much of the dangerous goods, but the school buses which were going between the dangerous goods, since the school was right beside where they were, and then there was a hospital just up the hill. That was what scared me."

They eventually changed the by-law.

We hope we will have better coordination and better help with regard to transfer facilities and eventually get to the consignee, who is the man right now who frequently receives goods in this country and does not know what he has ordered.

Before I came to work with Transport Canada I was with the Cunard Steamship Line and the National Harbours Board, and once, in the port of Saint John, New Brunswick, we received goods from Germany. Some of them were leaking. We called the consignee, because it was cheaper than calling Germany. The consignee, believe it or not, had paid \$150,000 to order 15 drums of what was described as chemical "NOS". That is, "Not otherwise specified". He would never tell us what was in there, because he assumed that he never knew what they were shipping him, although he was paying \$150,000 for it. Really, what the regulations and the law are saying now, is, "Thou shalt know what thou art ordering."

One of the things I would like to spend a few minutes on is the system of identification and communication. This is a highlight as far as many of the firefighters and people who are aware of accidents are concerned.

A good system of communication has to address three different types of people. First, there is the public in general, and we will have a training awareness program for the public which will start, I would imagine, by next year, when the regulations are in place. The public must be told that when they see certain things they must behave in a certain way. They just should not start running or panicking. The carrier

[Traduction]

endroits interdits. On note donc maintenant une tendance vers la simplification et l'uniformisation des règlements dans tout le pays.

La même tendance s'applique aux installations, exactement comme aux règlements. Je parlais l'autre jour à un groupe de maires et de fonctionnaires municipaux à Arnprior, par l'entremise de Planification d'urgence Canada; l'un des maires nous a annoncé, tout heureux, que sa municipalité avait adopté un règlement, après avoir entendu parler des marchandises dangereuses et des risques qu'elles représentaient. Son règlement était très simple: aucune marchandise dangereuse ne passerait dans sa municipalité entre 6h et 9h30 du matin, et entre 15h30 et 18h, dans l'après-midi. Il affirmait que les camions évitaient ainsi les heures de pointe. Comme la route nationale traverse la municipalité, il n'y aurait plus aucune marchandise dangereuse dans la ville à ces heures.

Quelques semaines plus tard, après l'adoption du règlement, le maire, qui sortait de sa municipalité, trouva à la limite de la ville deux camions d'anhydride d'ammoniaque, un camion de propane, et quelques autres dont il ignorait le contenu. Les participants à la conférence lui ont dit qu'il avait dû avoir bien peur. Il leur a répondu que ce qui lui avait fait le plus peur, ce n'était pas tellement les marchandises dangereuses elles-mêmes, mais plutôt les autobus scolaires, qui se promenaient entre ces camions; car l'école se trouvait tout près et de plus, il y avait un hôpital juste en haut de la côte.

La municipalité a fini par changer son règlement.

Nous espérons en arriver à améliorer la coordination et l'aide, en ce qui a trait aux infrastructures de transfert, et nous voudrions ultimement pouvoir atteindre les consignations qui sont souvent ceux qui reçoivent les marchandises dans ce pays, et qui ignorent même, parfois, ce qu'ils ont commandé.

Avant de venir travailler pour le ministère des Transports, j'ai été à l'emploi de la Cunard Steamship Line et du Conseil des ports nationaux; dans le port de St-Jean (Nouveau-Brunswick), nous avons reçu d'Allemagne, des barils, dont certains coulaient. Nous avons appelé le consignataire, parce que cela coûtait moins cher que d'appeler en Allemagne. Celui-ci, croyez-le ou non, avait payé \$150,000 pour commander quinze barils de produits chimiques non identifiés. Il n'a jamais voulu nous dire ce qu'il y avait dans ces barils, parce qu'il affirmait ne pas être au courant de ce qui lui était envoyé; et pourtant il avait payé \$150,000 pour ces marchandises! La loi et ses règlements d'application portent maintenant qu'il est essentiel de savoir ce que l'on commande.

J'aimerais consacrer quelques minutes au système d'identification et de communication, très important pour les pompiers et tous ceux qui sont au courant des accidents.

Un bon système de communication doit s'adresser à trois types de gens. Tout d'abord, le grand public; nous mettrons sur pied un programme de sensibilisation du public, qui devrait débiter d'ici l'an prochain, lorsque les règlements seront en vigueur. Le public doit, lorsqu'il voit certaines choses, savoir comment se comporter. Rien ne sert de courir à droite et gauche ou de s'affoler. Le transporteur a ses besoins, et les pompiers doivent aussi obtenir certains renseignements.

[Text]

has his needs, and the firefighters must also be given certain messages.

I shall describe the system which has been utilized in the U.S. until 1976 and which is still in use in Canada today. It is a very good system for the carrier. It tells the carrier everything to do. However, when it comes to the public, firefighters or police officers, those who go close enough to read what appears at the bottom of a small placard—"avoid contact with leaking acid," or "corrosive liquids, beware of fumes"—frequently do not come back to tell others what they have read. This system is meant to give information to the carriers for stowage and for segregation purposes. It does not carry a safety message to firefighters.

Because we were considering as wide as possible a use in its international applicability, we have looked into the possibility of a message which would have a little wider application. This message involves the use of combinations of colours and symbols and would avoid, once again, the use of words. You are familiar with the problems we have with words here in Canada. Other countries have even worse problems and, on the international scene, the problems are worse still. For example, there is difficulty when you talk about "flammables," or "inflammables." We have reached the point in Canada where we are not sure whether to use the word "inflammable," because the meaning of the term is uncertain. Even Britain is now considering the possibility of using the word "flammable." So you can see that the use of words is sometimes a doubtful means of giving a message to the public or to firefighters.

We went to the United States and tried to find out what they were going to do. The system they have applied across the country since 1976 basically follows the same system of using placards, labels, colours and symbols. But the Americans are adamant about keeping words in their system. They were willing to include the four-digit numbers of the United Nations classifications of goods, which is quite acceptable because then we have basically the same system. Whether the number appears on the placard or beside it, we can tell the firefighters and the public to forget about the words. If we start looking at the words, then what we indicate here is that this is "flammable, flammable, flammable." You see, each symbol on the placard means the same thing. We have told the firefighters "it burns, it burns, it burns." But with this second placard we tell the firefighters, because of the red colour, that it burns. By looking at the number, the substance can be identified as being chloro benzene. He will know exactly what he is facing. Through negotiations at various levels, we have agreed in Canada and in the United States that basically the United States will now employ a combination of numbers appearing on or beside the placard. Europeans are already there, and have numbers appearing beside the placard. That avoids the problem that we have with words. The United Nations can have French and English on the placards, but can also have Spanish and Russian. Canada has problems with French and English, the United States may have problems with Spanish at the southern border. Within a year or so the

[Traduction]

Voici le système qui a été utilisé aux États-Unis, jusqu'en 1976, et qui l'est encore, au Canada, aujourd'hui. C'est un très bon système qui renseigne exactement le transporteur sur tout ce qu'il doit faire. Toutefois, le public, les pompiers ou les policiers, qui s'approchent suffisamment du conteneur pour lire ce qui est inscrit dans le bas d'une petite affiche—"éviter tout contact avec de l'acide qui s'échappe," ou "liquide corrosif, vapeurs dangereuses"—souvent ne répètent pas aux autres ce qu'ils ont lu. Ce système est conçu pour renseigner les transporteurs sur les mesures à prendre pour le transport et la ségrégation de ces matières. Il ne porte pas de message pour les pompiers.

Puisque nous songions à l'application la plus générale possible à l'échelle internationale, nous avons étudié la possibilité d'un message qui aurait une application un peu plus générale. Ce message serait composé de couleurs et de symboles et permettrait d'éviter, encore une fois, l'utilisation de mots. Vous connaissez le problème que pose le vocabulaire ici au Canada. D'autres pays éprouvent des problèmes encore plus sérieux et, sur la scène internationale, le problème est encore pire. Par exemple, il y a certains problèmes lorsque vous parlez de produits «flammables» ou «inflammables» en anglais. Au Canada, nous en sommes au point où nous ne savons pas si nous devons nous servir du mot anglais «inflammable» parce que la définition du terme n'est pas certaine. Même la Grande-Bretagne songe maintenant à se servir du mot anglais «flammable». D'où l'on voit que les mots sont toujours un moyen difficile de transmettre un message au public ou aux pompiers.

Nous sommes allés aux États-Unis pour essayer de découvrir ce qu'ils avaient l'intention de faire. C'est ce système qu'ils utilisent dans le pays tout entier depuis 1976. Ils suivent fondamentalement le même système, se servent d'affiches, d'étiquettes, de couleurs et de symboles; cependant les Américains insistent pour utiliser des mots dans leur système. Ils étaient disposés à employer les codes à quatre chiffres utilisés par l'ONU pour la classification des marchandises, et qui est bien acceptable, parce que nous avons fondamentalement le même système. Que les chiffres apparaissent sur l'affiche ou à côté, nous pouvons dire aux pompiers ou au public d'oublier les mots. Si nous commençons à regarder les mots, nous indiquons alors que les matières sont «inflammables, inflammables, inflammables.» Nous avons dit aux pompiers «ça brûle, ça brûle, ça brûle.» Avec cette affiche nous disons aux pompiers, en raison de la couleur rouge, que cela brûle. En regardant le code, on identifie la matière comme étant du chloral benzenique. On sait exactement ce dont il s'agit. Lors de négociations à divers niveaux, nous avons décidé, au Canada et aux États-Unis, que, fondamentalement, les États-Unis emploieraient maintenant en ensemble de chiffres apparaissant le long ou à côté de l'affiche. Les Européens utilisent déjà ce système, et les chiffres apparaissent à côté des affiches. Cela nous permet d'éviter le problème que posent les mots. Les Nations Unies peuvent avoir du français et de l'anglais sur les affiches, mais également de l'espagnol et du russe. Le Canada éprouve des difficultés avec l'anglais et le français; les États-Unis, avec

[Text]

Chinese will be bringing their products under the United Nations standards. I don't know about you, but the day Chinese appears on a placard, it becomes Greek to me!

The basic elements are symbols, colours and the four-digit numbers. The little number that is at the bottom of the placard signifies the classification system into which the risks are divided. It is smaller in size because of packaging and other uses. Normally the system is applied by having a four-inch label on packages and a ten-inch placard on the means of transport.

Keep in mind that there is no perfect system. This system is probably better than many of the systems which have been used in the past and is probably not as good as those which will be developed in years to come. It is a combination of systems which normally will work. However, there is a flaw in the system. Many people generally carry Bic butane lighters in their pockets. If we were to comply with the requests of the firefighters and the police, then those who carry butane lighters should naturally have shipping papers indicating how much butane is in them, where they are from and where they are going. The users should have a four-inch label on their foreheads to indicate that they have dangerous goods in their pockets, and their car should have ten-inch placards on the front, back, and both sides. Firefighters did agree that these measures would stretch to ridiculous proportions. There has to be a specified quantity under which smaller items are not regulated and above which larger quantities are regulated. For instance, a consignment of lighters in a case should be identified. Just one case in a truck may not require identification, but several cases in a truck or a full tank car of butane definitely should have identification. Then if an accident occurs, there is at the scene identification of the substances carried in the truck.

Another shortcoming of the system is that there is already in place a system of consumer labels, of which turpentine is a good example. The consumer's problem is the ingestion of turpentine. The children are playing and helping daddy and then sucking a thumb. However, I have not found too many firefighters sucking their thumbs yet. What firefighters want to know is what turpentine will do to them at the site of an accident. Naturally, the flammability of the product will put pressure on the firefighters to keep a spill away from sparks or a fire that may have developed.

The documentation system has also developed into the communication part of the regulations. On the surface, the standardization of the information on the bills of lading, as well as the emergency response card that should accompany placardable shipments, are very much needed. These have been implemented on the railways and have worked out fairly well. This system will be extended to trucks.

All of this is fine: this is the law and these are the regulations, but there has to be a program putting it into place. Therefore, Transport Canada has been given the task of extending such a program such teaching people. This is the

[Traduction]

l'espagnol, dans le Sud. Dans environ un an, les Chinois appliqueront à leurs produits les normes des Nations Unies. J'ignore s'il en est ainsi pour vous, dès qu'il y a des caractères chinois sur l'affiche, je ne comprends plus rien.

Les éléments de base sont les symboles, les couleurs, et les codes à quatre chiffres. Le petit chiffre au bas de l'affiche représente la classification des risques. Il est plus petit, en raison de l'emballage et des autres utilisations. Normalement, dans le cadre du système, on met une étiquette de quatre pouces sur les colis et une affiche de dix pouces sur les moyens de transport.

Rappelez-vous qu'il n'y a aucun système parfait. Ce système est probablement meilleur que d'autres systèmes utilisés par le passé probablement inférieur à ceux qui seront mis au point à l'avenir. C'est une combinaison de systèmes qui fonctionnera généralement assez bien. Cependant, il y a une faiblesse. Certains ont sans doute en poche un briquet Bic au butane. S'ils se conformaient aux demandes des pompiers et des policiers, ils auraient des documents d'expédition indiquant combien de butane contient le briquet, d'où ils proviennent et où ils vont. Les utilisateurs devraient porter une étiquette de quatre pouces sur leur front indiquant qu'ils transportent une marchandise dangereuse dans leurs poches, et leur voiture devrait porter à l'avant, à l'arrière et sur les deux côtés, des affiches de dix pouces. Les pompiers ont reconnu que ces mesures seraient vraiment ridicules. L'application du règlement devrait dépendre de la quantité transportée. Par exemple, un certain nombre de briquets dans une valise devrait être identifié. S'il n'y avait qu'une caisse de ces briquets dans un camion, l'identification ne serait pas nécessaire. Mais s'il y avait plusieurs caisses dans un camion ou un réservoir plein de butane, évidemment il devrait y avoir une certaine identification. Si un accident se produisait, il y aurait, sur les lieux, l'identification nécessaire des matières transportées dans le camion.

Une autre faiblesse du système actuel est qu'il existe déjà un système: une série d'étiquettes pour le consommateur; la térébenthine est un très bon exemple. Le problème du consommateur est l'ingestion de ce produit. Les enfants jouent, aident papa et puis suçent leur pouce. Toutefois, je n'ai pas rencontré beaucoup de pompiers qui suçent leur pouce. Ce que les pompiers veulent savoir est ce que la térébenthine représente pour eux de danger, sur les lieux d'un accident. Naturellement, le caractère inflammable du produit poussera les pompiers à s'assurer qu'il n'y a pas d'étincelles ou de feu près des déversements.

Le système de documentation touche également l'aspect communication des règlements. L'uniformisation des renseignements sur les connaissances, ainsi que la carte d'urgence qui devrait accompagner les expéditions portant des affiches, est vraiment nécessaire. Ces mesures ont été mises en œuvre pour le système ferroviaire et ont connu un assez bon succès. Ce système s'appliquera maintenant aux camions.

Tout cela est bien beau, puisque ces mesures sont stipulées dans la loi et les règlements, mais il doit y avoir un programme qui en assure la mise en œuvre. Ainsi, Transport Canada a été chargé d'étendre de tels programmes et de renseigner les gens

[Text]

reason for the awareness program, and there are other programs for purposes of teaching.

Let us go fairly quickly through classification, which is also part of the communications system. Class 1 pertains to explosives. The colour orange is an indication to the public and to the firefighters that explosives are present. The symbol of a bomb explains the other hazard that may exist within a class. In this particular case, it can either have a mass explosion risk, a fragmentation projection, as incipient heavy fire; but in all cases it means an explosion. The small numbers at the bottom are for packaging purposes, and letters can also accompany them for segregation purposes. Once you see an orange placard which has no symbol of a bomb on it, you are talking about "safety" explosives. They are still explosives, but they are classified as "safety".

Class 2 pertains to gases. All gases have a certain danger. Some of them, for instance, may be non-flammable, some are flammable, and some are poisonous or toxic. They are all fairly cold because they are under compression. Some gases are even refrigerated at -300 degrees Celsius or more, which is very cold. In this particular case the colours vary because of the major risk being different.

Why would a non-flammable gas be regulated? In answer to that question, I will say that transportation includes all the facets of transport, even the handling. Have you ever seen a cylinder which has had a valve broken during the handling process? If the cylinder contained a neutral gas, asphyxiation could be result. If the cylinder contained simply oxygen and the valve was broken, what you then have is a jet; a rocket. You duck, you jump, or you run. It gets to be a very delicate situation. You practice "participation"!

If you have a flammable gas, then there is the possibility of having a BLEVE-boiling liquid expanding vapor explosions, with cars or parts of trucks rocketing over distances up to a mile or a mile and a quarter under explosions of certain gases. Also with gases there is the fact that some gases are heavier than air and some are lighter than air, causing different problems for the firefighters or people on the site of an accident wanting to report it.

Class 3 gets into flammable liquids. The subdivisions again involve questions of packaging and subdivision flash point considerations in terms of having different storage or stowage, depending on whether you are on ships or aircraft, and so on. But the placard is red and the flame also indicates flammability.

Class 4 are flammable solids which may catch fire spontaneously, such as sulphur. There is also spontaneous combustion material; certain fibres are in that category.

There is the category of substances which are dangerous when wet, and they have a blue label attached to them. Incidentally, in this country and everywhere else in the world, there is a tendency for firefighters to put water on everything they see. So that can be a problem in terms of substances labelled in blue.

[Traduction]

à ce sujet. C'est la raison d'être du programme de prise de conscience; il y a également d'autres programmes qui nous permettent de faire connaître le système.

Arrêtons-nous un instant sur la classification, qui fait également partie du système de communication. La Classe 1 porte sur les explosifs. La couleur orange indique, au public et aux pompiers, la présence d'explosifs. Le symbole d'une bombe expliquera le danger concomitant. Dans ce cas, il peut s'agir d'un risque important d'explosion, de la projection de fragments et un début de gros incendie; dans tous les cas, il s'agit d'une explosion. Les petits chiffres au bas sont aux fins d'emballage; des lettres peuvent également accompagner ces chiffres pour des fins de distinction. Lorsque vous voyez une affiche orange, sans symbole de bombe, il s'agit d'un explosif de sûreté. Ce sont toujours des explosifs, mais ils sont classés explosifs «de sûreté».

La Classe 2 porte sur les gaz. Tous les gaz comportent un certain danger. Certains, par exemple, peuvent être non inflammables, certains inflammables, et certains autres sont toxiques. Ils sont tous relativement froids parce qu'ils sont comprimés. Certains gaz sont même réfrigérés à -300°C ou plus, ce qui est très froid. Dans ce cas, les couleurs varient en fonction du risque.

Pourquoi un gaz non inflammable serait-il touché par les règlements? En réponse à cette question, je dirai que le transport représente tous les aspects du transport, même la manutention. Avez-vous déjà vu une bonbonne dont le robinet avait été brisé lors de la manutention? Si la bonbonne contenait un gaz inerte, il y aurait asphyxie. Si la bonbonne contenait simplement de l'oxygène et que le robinet était brisé, la bonbonne deviendrait un jet; une fusée. Vous vous jetez par terre, vous sautez ou vous courez, mais la situation devient très délicate. C'est ce qu'on appelle «participe-action»!

Si le gaz est inflammable, il est alors possible que des liquides bouillants produisent des explosions de vapeur, et que des voitures ou des pièces de camions soient projetées jusqu'à un mille ou un mille et quart, à la suite de l'explosion de certains gaz. Il y a également le problème des gaz qui sont plus pesants ou plus légers que l'air, causant divers problèmes pour les pompiers ou ceux qui sont sur les lieux d'un accident et qui veulent en faire rapport.

La Classe 3 porte sur les liquides inflammables. Les subdivisions dépendent, encore une fois, de l'emballage et du point d'inflammabilité, selon le type d'entreposage, soit à board d'un bateau, d'un avion, etc. Mais l'affiche est rouge et il y a, de plus, une flamme qui indique que le liquide est inflammable.

La Classe 4 porte sur les solides inflammables, sujets à l'inflammation spontanée; comme le soufre. Il y a également les matières sujettes à l'inflammation spontanée; certaines fibres font parties de cette catégorie.

Il y a la catégorie de substances qui sont dangereuses lorsque mouillées qui portent une étiquette bleue. Soit dit en passant, dans notre pays, et partout ailleurs au monde, les pompiers ont tendance à arroser tout ce qu'ils voient. Ceci pourrait poser un problème, lorsque les substances portent une étiquette bleue.

[Text]

Senator Riley: I have had some serious complaints coming from the port of Saint John about asbestos fibres not being properly contained. I imagine that problem exists in other ports as well. The workers come up from the holds of ships just covered with asbestos fibres.

What steps, if any, is the department taking or anticipating taking to properly contain such fibres in order to protect these workers?

Mr. Gaudreau: That will be covered in Class number 9, which requires dust proof bags in an area that is well ventilated on ships. That comes under the new regulations and legislation. Asbestos is a solid. It is not flammable but it will be included under Class 9, "Miscellaneous". In order to protect the transportation workers, the men you are talking about, that substance will then have to be labelled accordingly and, therefore, identified, and packaged in dust proof recipients.

The blue placard, as I was saying, probably gives the most problems with firefighters because of their tendency to put water on anything they see burning. The substances marked blue can react to water. Consequently, that is probably the only time firefighters are allowed to sit back and watch the show, apart from protecting the immediate surrounding area. But they certainly cannot put water on the substance itself.

The substances under Class 5 are oxidizers and organic peroxides. Again it is the oxygen that is being produced as they burn, supporting combustion and causing other problems which we will see later.

Class 6 items are poisonous. The placard is white with a skull and crossbones. Incidentally, the placard showing the ear of grain does not mean that you are not allowed to proceed in Saskatchewan with these products, but simply that the poisons carried under those labels are to be kept away from foodstuffs and that foodstuffs must be kept away from the compartment that these various poisons have been loaded in without first having a complete purge of the means of transportation.

Then there are the etiological agents, such as vaccines and other materials of the kind which need to be labelled for their transportation.

With respect to radioactive materials, there is no change in the regulations as they exist, but they will be incorporated into the system. Oftentimes people, because they do not see the radioactivity coming out of a container, tend to be quite afraid of it. One way of packaging radioactive materials is to put them into a recipient in lead containers, making sure that distance is added for safety so that children cannot get to them. They are then suspended in a cardboard box; naturally, if such a container is run over with a tow motor the integrity of the package will be broken. Otherwise, however, the package has no radioactivity coming out of it.

Senator Riley: Does this apply to yellow cake?

[Traduction]

Le sénateur Riley: J'ai eu des plaintes sérieuses du port de Saint-Jean, parce que les fibres d'amiante n'étaient pas dans un contenant approprié. J'imagine que le problème existe également dans d'autres ports. Les travailleurs sortent des cales des bateaux couverts de fibres d'amiante.

Quelles mesures, le Ministère prend-il ou prévoit-il prendre pour que ces fibres soient mises dans des contenants appropriés, pour la protection des travailleurs?

M. Gaudreau: Ces produits font partie de la classe 9, et doivent être contenus dans des sacs à l'épreuve de la poussière dans un endroit qui est bien ventilé à bord des bateaux. Cela fait partie des nouveaux règlements et de la nouvelle loi. L'amiante est un solide. Il n'est pas inflammable; il fera partie de la classe 9, matériels divers. Afin de protéger les travailleurs qui s'occupent du transport, ces hommes dont vous parlez, ce produit devra alors être étiqueté de façon appropriée, indentifié et emballé dans des contenants à l'épreuve de la poussière.

L'affiche bleue, comme je le disais, pose probablement le plus grand nombre de problèmes aux pompiers qui ont tendance à arroser tout ce qu'ils voient brûler. La substance qui porte une étiquette bleue peut avoir une réaction, si elle est mouillée. Par conséquent, c'est probablement la seule fois que les pompiers ont le droit de regarder les choses brûler; tout ce qu'ils auraient à faire est protéger les environs. Mais ils ne peuvent certainement pas arroser la substance même.

La classe 5 réunit les carburants et les peroxydes organiques. Encore une fois, l'oxygène produit qu'ils brûlent prolonge la combustion et pose d'autres problèmes que nous étudierons plus tard.

Les marchandises de la classe 6 sont des matières toxiques. L'affiche est blanche avec une tête de mort. L'affiche du milieu, qui porte une gerbe de blé, ne veut pas dire que vous n'avez pas le droit de vous rendre en Saskatchewan avec ces produits, mais simplement que les matières toxiques transportées et munies de ces étiquettes doivent être entreposées loin des aliments et que les aliments ne peuvent pas être entreposés dans un compartiment où ces matières ont été entreposées, s'il n'a pas été nettoyé à fond.

Puis il y a les produits étiologiques, comme les vaccins et d'autres produits du même genre, qui doivent être étiquetés pour leur transport.

Quant aux matières radioactives, il n'y a pas de modifications des règlements mais elles seront incorporées dans le système. Très souvent, les gens, parce qu'ils ne voient pas l'émission de radioactivité du contenant, en ont bien peur. Une façon d'emballer les matières radioactives est de les placer dans un récipient dans un conteneur de plomb, veillant à ce qu'ils soient hors d'atteinte. Puis on les suspend dans une boîte de carton; naturellement, si le contenant est écrasé par un chariot remorque l'emballage sera brisé; dans les autres circonstances, toutefois, aucune radioactivité n'est émise par le colis.

Le sénateur Riley: Est-ce que ça s'applique au pain d'oxyde d'uranium?

[Text]

Mr. Gaudreau: No, yellow cake is a material that is even less dangerous. It can be carried in a less sturdier drum because it is a product of very low specific activity. In this particular case uranium hexafluoride is being carried in a 17-tonne container which moves regularly from Port Hope to Montreal to be shipped to Europe, or it will go from Port Hope to various locations in the United States.

There is the example of an accident on the highway 401 in which two trucks met head-on. While the two trucks stopped, the container kept on going. The trucks were write-offs but the container was in good condition. Some of these containers have withstood drops in certain canyons in the United States. Again, it depends on what is in the container.

We come now to corrosives. As you can see, the corrosivity is classified according to its effect on either material or human beings. This label is a Class 9, which is used in the case of asbestos. Products which have characteristics other than flammable, toxic and so on are classified under "Miscellaneous", and they would be packaged and placarded according to the regulations.

It is normal that small quantities of a given product may be carried without need of a placard, simply by virtue of its small quantity. However, several such quantities may be reactive to one another, and that is why we have a "Danger" placard.

How do we get all this information out to the people concerned? For instance, what does a firefighter do in a given situation? In order to make people in the industry aware, five groups of training programs have been undertaken. In this case, we see Emergency Planning Canada teaching trainers of police, fire emergency response groups and so on what to do in such cases and how to identify whether dangerous goods are present. Almost in all cases the transport papers are the best source. But where are the papers? It is a question of identifying where and how to read these papers, and this involves a training program to inform the industry. The industry will train itself. We have provided some assistance through documentation and so on.

As an example of this I would mention the case of a truck which was carrying five gallons of peroxide. It had arrived in Calgary on Friday night. The papers were handed back and forth, but no one took the time to read them, therefore no one saw the markings "change dry ice", "keep in dry ice". On Monday morning while on the way to Edmonton, the peroxide lost its cool, because the dry ice had evaporated, and it blew up. So the industry recognizes that there is a need for training. Now that there is a uniform code, the training will be much simpler, and it will eliminate the potential for a breach of continuity within the system.

Senator Riley: What about the reefer trailers?

[Traduction]

M. Gaudreau: Non, le pain d'oxyde d'uranium est une matière qui est encore moins dangereuse. Il peut être transporté dans un emballage moins résistant, parce qu'il est le produit d'une activité précise très faible. Dans ce cas particulier, l'hexfluorure d'uranium est transporté dans un conteneur de 17 tonnes qui voyage régulièrement du Port Hope à Montréal pour être expédié en Europe, ou du Port Hope à diverses destinations aux États-Unis.

Prenons l'exemple d'un accident qui s'est produit sur l'auto-route 401 lorsque deux camions sont entrés en collision de front. Mais alors que les deux camions se sont arrêtés, le conteneur a continué sa route. Les deux camions étaient bons pur la ferraille, mais le conteneur était en très bon état. Certains de ces conteneurs ont résisté à des chutes dans des canyons aux États-Unis. Encore une fois, tout dépend du produit qu'il renferme.

Nous passons maintenant aux matières corrosives. Comme vous pouvez le voir, le caractère corrosif est classé selon ses effets sur les matières ou les êtres humains. Une étiquette de classe 9 est utilisée pour l'amiante. Les produits qui ne sont pas inflammables, toxiques, etc., sont classés sous la rubrique divers et devraient être emballés et étiquetés, conformément au règlement.

Il est normal que de petites quantités d'un produit donné puissent être transportées sans indication, tout simplement parce qu'il s'agit de petites quantités. Toutefois, de tels produits peuvent réagir au contact les uns des autres et c'est pourquoi il importe d'indiquer qu'il s'agit de matières dangereuses.

Comment transmettre ces informations aux intéressés? Par exemple, que fait un pompier dans un tel cas? Pour sensibiliser l'industrie, on a mis sur pied cinq types de programmes de formation. Dans le cas qui nous intéresse, le service de planification des mesures d'urgence enseigne aux agents de formation des policiers, aux groupes chargés de l'application des mesures d'urgence en cas d'incendie, etc., que faire dans de tels cas et comment identifier les marchandises dangereuses. La plupart du temps, les documents d'expédition sont la meilleure source de renseignements, mais où se trouvent ces documents? Il s'agit de savoir où et comment lire ces documents et il importe à cette fin d'offrir un programme de formation visant à renseigner l'industrie. L'industrie apprendra d'elle-même. Nous lui avons offert une certaine aide sous la forme de documentation, etc.

En guise d'exemple, prenons le cas d'un camion qui transporte cinq gallons de peroxyde. Il est arrivé à Calgary le vendredi soir. Les documents sont passés de main en main, mais personne n'a pris la peine de les lire, de sorte qu'on n'a pas vu les indications «Changer la neige carbonique», «Conserver dans la neige carbonique». Lundi matin, alors que le camion était en route pour Edmonton, le peroxyde s'est réchauffé, parce que la neige carbonique s'était évaporée, et le chargement a explosé. L'industrie reconnaît donc qu'il existe un besoin de formation. Maintenant qu'il existe un code uniforme, la formation sera beaucoup plus facile et éliminera le manque d'uniformité au sein du système.

Le sénateur Riley: Et les remorques réfrigérées?

[Text]

Mr. Gaudreau: In this particular case, it was merely the package which had to be kept in dry ice. A reefer trailer would only be required if there was a full truckload. So it depends on the size of the shipment.

We must also inform the firefighters of the problems they face when dealing with certain modes of transportation. For example, in the case of an accident involving the ship may sink as a result or the firefighters may have to sink it themselves. The solution would depend on what was in the ship.

In order to prepare for these changes, training is being carried on right now across the country. Another group which will require training is the inspectors. Whether they be appointed provincially or modally, they will require special training. We are also assisting certain provincial government and federal government departments in their training.

It is very important to know how to deal with dangerous incidents, what to have on the fire trucks or in the police cars when they are answering such incidents. Firefighters often say that they have all the equipment necessary, but if they are dealing with acids the standard equipment may not be adequate. When we say "Wear special equipment", we mean equipment appropriate to the circumstances. This information must be passed on to the people involved. Again, when we say use foam, spray or jets of water, it must be uniformly understood what is meant by those various terms.

In order to identify the products being transported, we have come up with an emergency response manual in both official languages which was put together by our department and the publishers Copp Clark Pitman. At the moment the book is revised for early next year. It has four different parts. The first part is a numerical list. So when you see one of these numbers on a placard, which will be introduced with the regulations, you can go through the numerical section and find the particular product, even if it is being shipped from Europe. For example, if you see the number 1978 on a red placard, this would tell the people involved that they are dealing with propane. If 1978 was not there, you might simply have the word "propane". In this particular manual the second part is an alphabetical list in English, and the last list is in the other official language. You then have the page number on which you can find further identification. One side of the page will tell you that propane has such and such a problem with fire, spills, health and so on which demands certain emergency action immediately. So the firefighter or the police officer or whoever, by using this book has an idea of the risks involved and the emergency action which should be taken.

For the firefighter, we also incorporated the HAZ CHEM-CODE, which was invented in Britain by the London Fire Brigade. It gives the same information, and certain other pertinent information. For example, 2WV would mean the following: "2" would mean they could use foam, fog or dry extinguishing agents, but never "1" because it is below the number quoted. The "W" with a "V" beside it means that the

[Traduction]

M. Gaudreau: Dans ce cas, le colis doit être gardé dans la neige carbonique. Une remorque de réfrigération n'est nécessaire que s'il s'agit d'un plein chargement. Tout dépend du volume des expéditions.

Nous devons également informer les pompiers des problèmes auxquels ils peuvent se heurter, pour certains modes de transport. Par exemple, en cas d'accident mettant en cause un bateau, celui-ci pourrait couler ou les pompiers pourraient être obligés de le couler. Tout dépend de ce que transporte le navire.

Pour leur apprendre à se comporter dans diverses situations, on offre actuellement des cours de formation un peu partout au pays. Les inspecteurs font partie d'un autre groupe qui nécessite une formation. Qu'ils soient nommés à l'échelle provinciale ou selon le mode de transport, ils doivent recevoir une formation spéciale. Nous participons également aux programmes de formation de certains ministères provinciaux et fédéraux.

Il est très important de savoir comment se comporter dans des situations dangereuses, et de connaître ce qu'il faut transporter dans les camions de pompiers, ou les voitures de polices, selon le cas. Les pompiers disent souvent qu'ils ont tout le matériel voulu, mais s'il s'agit d'acides, il se peut que l'équipement standard ne soit pas adéquat. Lorsque nous disons «portez un uniforme spécial», c'est ce à quoi nous voulons en venir. Ces renseignements doivent être transmis aux intéressés. De même, lorsque nous invoquons l'utilisation de mousse, de pulvérisateurs ou de jets d'eau, tous doivent savoir ce dont nous parlons.

De façon à identifier les produits transportés, notre ministère a, de concert avec la société d'édition Copp, Clark et Pitman, rédigé, dans les deux langues officielles, un manuel sur les mesures d'urgence que l'on révisé actuellement pour publication tôt l'an prochain. Il se divise en quatre parties. La première consiste en une liste numérique. Ainsi, lorsque vous verrez un de ces chiffres sur une affiche dont il sera également question dans le règlement, vous pourrez consulter la liste numérique et trouver le produit en question, même s'il est expédié d'Europe. Par exemple, si les chiffres 1978 apparaissent sur une affiche rouge, les intéressés pourront ainsi savoir qu'il s'agit de propane. Si le chiffre 1978 ne paraissait pas, on pourrait tout simplement lire «propane». La deuxième partie du manuel consiste en une liste alphabétique, en anglais, et la dernière liste est dans l'autre langue officielle. Vient ensuite le numéro de la page où on peut trouver plus de renseignements. Ainsi, on saura que le propane pose tel ou tel problème, pour le feu, les déversements, la santé, etc., et quelles mesures il faut prendre immédiatement. Ainsi, le pompier, le policier ou qui que ce soit, en se référant à ce livre, a une idée des risques qui se posent et des mesures d'urgence qui doivent être prises.

Nous y avons également inclus de code HAZ CHEM qui a été inventé en Grande-Bretagne par le régiment de sapeurs-pompers de Londres. On y trouve les mêmes renseignements et certaines autres informations pertinentes. Par exemple, 2WV signifierait ce qui suit: «2» indiquerait qu'on peut utiliser de la mousse, un voile ou d'autres produits d'extinction secs, mais jamais «1» parce que ce chiffre est en-dessous du chiffre cité.

[Text]

solution can react violently and, since it is part of the large square which is marked "full", full breathing apparatus and protective clothing should be worn. It is also next to a larger square marked "contained" which means that any spill or action taken at the site of the accident would have to be contained. This book was brought to Canada by the Association of Canadian Fire Chiefs. At their request, we added it to the manual because it ties in very well with the overall system.

The "E" that followed in this particular case, although it does not always follow, indicates the consideration for evacuation. Experts will have to take into consideration the possibility of evacuation at the scene. They should consider the immediate evacuation of those personnel who do not require to be on the site. However, with some products you do not have to evacuate.

Many people have said that the Americans are not headed in this direction. I think they are wrong because there is an American manual which was published two or three months ago, which contains the numerical list of the UN and the alphabetical list in English and the pages of actions. We will try to keep both of those manuals in mind as we amend our own because of North American trade north and south.

The next consideration is how we can make this manual available to police officers or fire fighters on the scene. In 1971 the Canadian Chemical Producers' Association established a group called TEAP, that is, the Transportation Emergency Assistance Plan. This group has eight different telephone numbers across Canada where assistance can be provided to Canadians encountering problems with dangerous goods.

A few years later, the Americans established a similar system in the United States, but it involves only one telephone number at a centre in Washington, D.C., which is manned 24 hours a day, seven days a week. It is called CHEMTREC.

When we embarked upon our program we were told that we should be in contact with the Canadian Chemical Producers Association to see whether we could utilize one number across Canada. The industry could not do so, so we provided the alternative service.

We established a small section dealing with the transportation of dangerous goods called CANUTEC which, jointly with the industry, is providing information in cases of emergency on a 24-hours, seven-days-a-week basis. It is located in Tower B in Ottawa. This involves a conference line since it is very important that we should be able to answer every call and be able to check with those who may have further information. In many cases, the manufacturer of the product is still the best source.

With the conference line, those at the scene can contact CANUTEC on a collect call; CANUTEC can relay some of the information it has to those at the scene; and if further information is required, it can provide a link through the

[Traduction]

Le «W», accompagné d'un «V» signifie que la solution peut réagir violemment et, puisque ces lettres font partie du grand carré marqué «full», des appareils de respiration et des vêtements protecteurs complets doivent être portés. Il se trouve également à côté d'un plus vaste carré marqué «contained», ce qui signifie que tout déversement ou que toute action prise sur les lieux de l'accident, devraient être contenus. Ce manuel a été introduit au Canada par l'Association des chefs de pompiers canadiens. A sa demande, nous l'avons ajouté au manuel parce qu'il cadre très bien dans le système général.

La lettre «E» qui suit dans ce cas particulier, bien que ce n'en soit pas toujours ainsi, indique qu'il faudrait peut-être prendre des mesures d'évacuation. Les experts devront décider sur les lieux s'il y a lieu de prendre de telles mesures. Ils devraient commencer immédiatement à évacuer le personnel qui n'est pas indispensable. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'évacuer dans le cas de certains produits.

Beaucoup ont dit que les Américains n'étaient pas en avance dans le domaine. Je crois que c'est faux parce qu'on y a publié un manuel, il y a deux ou trois mois, qui contient la liste numérique des Nations Unies, une liste alphabétique en anglais, de même que des pages indiquant les mesures à prendre. Nous tiendrons compte de ces deux manuels, lorsque nous modifierons le nôtre, en raison des relations commerciales établies en Amérique du nord entre le nord et le sud.

Il reste à savoir comment nous pourrions mettre ce manuel à la disposition des agents de police ou des pompiers. En 1971, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques a créé un groupe connu sous le nom de TEAP, c'est-à-dire le système d'aide d'urgence en matière de transport. Les Canadiens, auxquels les marchandises dangereuses posent des problèmes, peuvent obtenir de l'aide en composant, au Canada, huit différents numéros.

Quelques années plus tard, les Américains ont établi un système semblable aux États-Unis, mais qui ne comporte qu'un seul numéro de téléphone dans un centre de Washington (D.C.) ouvert 24 heures par jour, sept jours par semaine. Il s'agit de CHEMTREC.

Lorsque nous avons lancé notre programme, on nous a recommandé de demander à l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, si nous pouvions utiliser un seul numéro pour tout le Canada. L'industrie ne pouvait le faire et il nous a fallu offrir un service de rechange.

Nous avons créé un petit service qui s'occupe du transport des marchandises dangereuses, connu sous le nom de CANUTEC et qui, de concert avec l'industrie, fournit des renseignements en cas d'urgence, 24 heures par jour, sept jours par semaine. Les locaux sont situés dans la Tour B à Ottawa. On utilise une ligne de conférence, étant donné qu'il est très important de pouvoir répondre à chaque appel et d'être en mesure de contacter ceux qui peuvent avoir plus de renseignements. Le fabricant du produit demeure souvent la meilleure source d'information.

Grâce à cette ligne téléphonique, les experts sur les lieux peuvent téléphoner à CANUTEC à frais virés, CANUTEC leur transmet les informations qu'il possède et, si plus de renseignements sont nécessaires, il peut mettre les experts en

[Text]

conference line with the experts in the industry. Therefore, everything is being done by a three-way conversation. It is recorded so that reports can be made and further assistance provided, if necessary.

Senator Riley: What do you mean by "Tower B?"

Mr. Gaudreau: It is located in Place de Ville here in Ottawa.

Senator Riley: What is the designation of the office?

Mr. Gaudreau: CANUTEC. After the presentation, I can provide you with pamphlets on CANUTEC containing the various programs along with the address and telephone numbers.

Some 4,000 cards have been provided by manufacturers of products on the danger of the product, what should be done in the case of accidents, as well as information on how to obtain further assistance. It is recorded for the protection of both parties on the line. It is based on any information that can be found at the scene of the accident. It could be the licence number. We have tied up with CPIC so that we can identify companies which have certain licences through the assistance of the police. From there we can get in touch with the company and find out what was contained in any particular truck going from place to place. The reference point could be a placard or the number of the truck or the name of the company.

When people call us, we make sure they give us the entire information. For example the number "16154" by itself would not tell us much, but "DUPX 16154" in the railroad registry would indicate that the car is leased to Dupont of Canada and it might be allocated to only one product, in which case we have solved the problem as to what is in the container at the time of the accident.

We have also established contact with various groups such as the bomb disposal squad, the CHLOREP teams and the TEAP teams who are all industrial organizations of manufacturers who can, request of anyone, go to the site and assist.

We are now looking into providing further assistance in that field by remedial measures.

We have constant contact with groups in similar centres, one in England and another one in the United States, CHEMTREC. We pass on certain information from these cards to all of the provinces. This is the type of information which is required when people call. This is distributed pretty well throughout Canada, but some provinces such as Saskatchewan and Alberta have decided to use their own format under their own name. I understand some other provinces have different types of cards which will be issued pretty soon. However, it is still a joint program set up to ensure the safety of the public.

I was privy to a situation in the United States when we were setting up CANUTEC where someone called from the west requesting information because he had an emergency. When asked if it was a transportation emergency, the response was that he did not know, but that he had a problem. The caller did not want to give his name, and we told him that it was

[Traduction]

communication avec l'industrie. Les trois parties peuvent donc être reliées. La conférence est enregistrée de façon à ce que des rapports puissent être établis et une aide additionnelle offerte, le cas échéant.

Le sénateur Riley: Qu'entendez-vous par la Tour B?

M. Gaudreau: Elle est située à la Place de Ville, ici à Ottawa.

Le sénateur Riley: Comment s'appelle le bureau?

M. Gaudreau: CANUTEC. Après la séance, je pourrai vous remettre, sur CANUTEC des brochures exposant les divers programmes et les adresses et numéros de téléphone nécessaires.

Quelque 4,000 cartes ont été fournies par les fabricants sur les dangers de leurs produits, sur ce qu'il faut faire en cas d'accident, et comment obtenir une aide supplémentaire. Les données nécessaires sont enregistrées pour la protection des deux parties. Tout est fonction des renseignements qui peuvent être obtenus sur les lieux de l'accident. Il pourrait s'agir du numéro de licence. Nous avons établi des liens avec la CPIC de sorte que nous avons identifié, avec l'aide de la police, les sociétés qui possèdent une licence. Ainsi, nous pouvons demander à la société ce que contient un camion. Le point de référence pourrait être une affiche, un numéro sur le camion ou le nom de la société.

Lorsque les gens nous téléphonent, nous leur demandons de donner tous les renseignements qu'ils possèdent. Par exemple, le numéro «16154» ne nous apprendrait pas grand chose, mais «DUPX 16154» nous indiquerait, d'après le registre ferroviaire, que le wagon est loué à Dupont du Canada et qu'il ne peut contenir qu'un seul produit, dans lequel cas nous savons ce qu'il contenait au moment de l'accident.

Nous avons également établi des contacts avec divers groupes dont l'escouade de désamorçage des bombes, les équipes de la CHLOREP et les équipes de la TEAP, qui sont des organisations industrielles de fabricants qui peuvent, à la demande de quiconque, aller sur les lieux et apporter leur aide.

Nous tentons maintenant d'apporter une plus grande aide dans ce domaine, en prenant des mesures de redressement.

Nous nous tenons constamment en contact avec des groupes de centres semblables, l'un en Angleterre et l'autre aux États-Unis, CHEMTREC. Nous transmettent certains des renseignements que contiennent ces cartes à toutes les provinces. C'est ce dont ont besoin les gens qui téléphonent. Ces renseignements sont transmis un peu partout au Canada, mais certaines provinces, comme la Saskatchewan et l'Alberta, ont décidé d'utiliser leur propre système. Je sais que d'autres provinces se proposent de publier sous peu des cartes d'un autre genre. Toutefois, il s'agit toujours d'un programme conjoint mis sur pied pour assurer la sécurité du public.

Je suis au courant d'un cas qui a eu lieu aux États-Unis, lorsqu'on mettait sur pied le système CANUTEC. Quelqu'un a téléphoné de l'ouest, demandant des renseignements pour une situation d'urgence. Lorsqu'on lui a demandé s'il s'agissait de transport, il a répondu qu'il ne le savait pas, qu'il avait tout simplement un problème. Cette personne n'a pas voulu dévoiler

[Text]

important to have his name and telephone number. He was most unco-operative, but eventually we managed to get the telephone number and where he was located. This information is necessary because if, at the other end of the phone, we suddenly hear an explosion, at least we know where we should send help. Apparently, what had happened was the driver had been handling his truckload of caustic soda, but had forgotten to remove his gloves on going to the washroom. He was concerned about his physical well-being! It was not strictly a transportation accident but even in such cases we should be able to provide helpful information. We must know who we should send to the scene—do we send doctors or what other type of assistance do we send to the scene? This is why these basic questions are promulgated across Canada.

We also have a back-up system which can provide assistance in case of further problems.

That is the whole system as it is now.

The Chairman: Thank you very much. Are there any questions?

Senator Riley: If truckers wanted to obtain detailed information on the handling of asbestos, would they get in touch with Tower B?

Mr. Gaudreau: Yes, they could, or they could get in touch with the National Harbours Board at Saint John, New Brunswick, with whom we have constant contact. If they wanted to, they could get in touch with us directly.

Senator Bonnell: How available is that code book going to be?

Mr. Gaudreau: Do you mean the regulations or the Emergency Response Guide?

Senator Bonnell: The Emergency Response Guide.

Mr. Gaudreau: The emergency response has been advertised in magazines and in every possible way so that it is available to everybody who wants it at a cost of \$7.95 through an industrial publisher, Copp Clark Pitman in Toronto. I understand they have already printed and sold 15,000 copies in English, and some 7,000 or 8,000 copies in French.

Senator Riley: Could they be made available without cost to the members of this committee?

Mr. Gaudreau: Yes, I could arrange that.

Senator Bonnell: Are medical people throughout the country going to receive a copy of that without having to pay for it?

Mr. Gaudreau: This is not really intended for medical people. They have better books than that. This is the basic information that is required at the scene of an accident involving transportation. Medical people require much more technical knowledge on the products, and they already have such books. They do have access to CANUTEC and many are using CANUTEC now on a regular basis, not for the purpose of getting medical information but to get transportation classifications and technical names, so that, in turn, they can go to their medical dictionaries and deal with the problem once the patient gets to them.

[Traduction]

ler, son identité et nous lui avons dit qu'il était important que nous connaissions son nom et son numéro de téléphone. Elle ne voulait pas du tout collaborer, mais nous avons fini par connaître son numéro de téléphone et l'emplacement. Ces renseignements sont nécessaires parce que, si nous entendons soudainement une explosion, nous devons au moins savoir où nous devons envoyer de l'aide. Apparemment, il s'agissait d'un chauffeur dont le camion était chargé de soude caustique, qui avait oublié d'enlever ses gants lorsqu'il s'est rendu aux toilettes et qui s'inquiétait de son bien-être physique. Il ne s'agissait pas d'un accident de transport mais nous devrions de toute façon être en mesure de fournir des informations utiles. Nous devons savoir qui envoyer sur les lieux. Envoyons-nous des docteurs ou d'autres experts? C'est pourquoi ces questions de base sont transmises un peu partout au Canada.

Nous disposons également d'un système auxiliaire qui peut assurer une aide lorsqu'il y a des problèmes additionnels.

Voilà donc le système tel qu'il existe actuellement.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: Si les camionneurs voulaient plus de détails sur la manutention de l'amiante, devraient-ils entrer en communication avec la Tour B?

M. Gaudreau: Oui, ou encore avec la Commission des ports nationaux de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), avec qui nous sommes en contact permanent. S'ils le voulaient, ils pourraient entrer directement en contact avec nous.

Le sénateur Bonnell: A quelle échelle le code sera-t-il diffusé?

M. Gaudreau: Voulez-vous dire le règlement ou le guide des mesures d'urgence?

Le sénateur Bonnell: Le guide des mesures d'urgence.

M. Gaudreau: Ce guide a été annoncé dans les magazines et de toutes les façons possibles. Chacun peut se le procurer au coût de \$7.95, chez les éditeurs Copp, Clark et Pitman de Toronto. Je crois comprendre qu'ils en ont déjà imprimé et vendu quelque 15,000 copies en anglais, et quelque 7,000 à 8,000 copies en français.

Le sénateur Riley: Pourrait-on en distribuer gratuitement aux membres du Comité?

M. Gaudreau: Oui. Je pourrais prendre des mesures en ce sens.

Le sénateur Bonnell: Les médecins en reçoivent-ils une copie gratuitement ou doivent-ils payer?

M. Gaudreau: Ce guide n'est pas vraiment publié à l'intention des médecins. Ils possèdent de meilleurs livres à ce sujet. Il s'agit des renseignements de base nécessaires sur les lieux d'un accident en matière de transport. Les médecins doivent avoir des renseignements beaucoup plus techniques sur les produits, qu'ils peuvent d'ailleurs trouver dans les livres dont ils dépendent. Ils ont accès à CANUTEC, et nombreux sont ceux qui le consultent régulièrement, non pas pour obtenir des renseignements médicaux, mais pour avoir des classifications en matière de transport et des noms techniques, de sorte qu'ils peuvent ensuite consulter leurs dictionnaires médicaux pour traiter leurs malades.

[Text]

Senator Bonnell: My point is that if there is an accident on the highway involving one of those vehicles, they call the nearest doctor and he reads the numbers on the back of that truck, but he does not have any book which indicates to him what is in that truck.

Mr. Gaudreau: That is right.

Senator Bonnell: He has a lot of information in his medical books but they are back in his office. There must be some way that this book can indicate instantly what is in the truck.

Mr. Gaudreau: Some of the industries already have that manual in their trucks. Most of the firefighters have them in their trucks now. Health and Welfare have looked into the possibility of distributing them community groups and doctors across the country. They have found it is easier to advise people to contact CANUTEC through radio or telephone to obtain such information because this manual would probably remain in their offices like many other manuals that could be carried with them but are not regularly carried. It is not a question of not wanting to make it available to them, but the 24-hour number seems to be more important to them than the manual itself. Most industries, truckers, firefighters and police do carry this manual as their own Bible right now.

Senator Sherwood: Mr. Chairman, I would like to ask the witness if he has any statistics as to what percentage of fire trucks would have those manuals aboard?

Mr. Gaudreau: Unfortunately, I do not have that information. I know how many copies have been printed, distributed and sold, but I could not say how many fire trucks actually have this manual as part of their standard equipment. Some of the smaller fire departments do not have it on every fire truck but they have it at the dispatch office where by radio they can contact their office, have the information looked up and read to them before getting further assistance.

Another instrument that firemen are demanding should be on their trucks is a pair of binoculars. We agree with that, but oftentimes councils in the various municipalities will not agree with this. Even to avail of the numbers you should be able stay at a distance and still be able to ascertain what is going on in a fire situation. A fire chief will go to councillors and request that a pair of binoculars be on his trucks or on some of the trucks, but because they are easy to steal and replacement is costly, the councillors prefer to change the chief every year rather than buy a new pair of binoculars every year! This is gradually changing because they are realizing this is an important and necessary piece of equipment for firefighting.

Senator Riley: Does the same apply to voluntary fire departments?

Mr. Gaudreau: Yes. Through the provincial fire commissioners and EMO systems across Canada, we have organized courses so that we can teach them what may exist in a given situation. This gives them the opportunity to acquire some of these manuals. These groups normally do not have one in each truck but only at the dispatch office where the calls are

[Traduction]

Le sénateur Bonnell: Voici à quoi je veux en venir. Supposons qu'il se produise un accident de la route impliquant l'un de ces véhicules. On appelle le médecin le plus rapproché; il peut lire les numéros sur le camion, mais il ne possède pas le guide qui lui permettrait de les interpréter.

M. Gaudreau: Je vois.

Le sénateur Bonnell: Il possède un tas de renseignements dans ses livres médicaux qui se trouvent dans son cabinet. Ce manuel lui indiquait immédiatement ce qui se trouve dans le camion.

M. Gaudreau: Certaines industries demandent à leurs camionneurs de transporter ce manuel. La plupart des pompiers l'ont également dans leur camion. Le ministère de la Santé et du Bien-être étudie la possibilité de distribuer ce manuel aux groupes communautaires et aux médecins dans tout le pays. Le ministère a constaté qu'il était plus facile d'aviser les personnes de communiquer avec CANUTEC par la radio et le téléphone, pour obtenir ces renseignements, étant donné que ce manuel resterait probablement dans les bureaux comme tous les autres manuels qu'elles ne portent pas régulièrement avec elles. Ce n'est pas qu'on ne veuille pas le mettre à leur disposition, mais le délai de 24 heures semble être plus important pour eux que le manuel lui-même. La plupart des industries, les camionneurs, les pompiers et la police ont toujours ce manuel avec eux maintenant.

Le sénateur Sherwood: Monsieur le président, le témoin sait-il dans combien de camions de pompiers on trouverait ce manuel?

M. Gaudreau: Malheureusement, non. Je sais combien d'exemplaires ont été imprimés, distribués et vendus, mais je ne pourrais vous dire dans combien de camions de pompiers on le trouve. Dans certaines stations de moindre importance, on n'en trouve qu'un exemplaire, au bureau, et il est possible de communiquer par radio avec le bureau et d'obtenir les renseignements, avant de demander de l'aide.

Les pompiers demandent aussi à avoir dans leurs camions une paire de jumelles et nous sommes d'accord, mais très souvent, les conseils des diverses municipalités refusent. En cas d'incendie, il faut rester à une certaine distance pour lire le numéro. Le chef de pompier demande au Conseil une paire de jumelles pour son ou ses camions, mais c'est un article facile à voler et dont le remplacement est coûteux, et les conseillers préfèrent changer le chef chaque année plutôt que d'acheter une nouvelle paire de jumelles. Cette situation change graduellement parce qu'on commence à se rendre compte que c'est un article important pour combattre les incendies.

Le sénateur Riley: La même chose s'applique-t-elle aux stations de pompiers volontaires?

M. Gaudreau: Oui. Par l'intermédiaire des Commissaires aux incendies des provinces et des systèmes OMU partout au Canada, nous avons organisé des cours pour enseigner ce qui peut arriver dans une situation donnée. Cela leur donne l'occasion d'acquiescer ces manuels. Normalement ces groupes n'ont pas un manuel dans chaque camion, mais seulement au bureau

[Text]

received. Ontario is completely organized in that regard now with the assistance of the Ontario fire marshals. Some of the other provinces are not as far advanced in their program, but by the end of this year everybody will be through the awareness program in Canada.

The Chairman: When you say "everybody," who do you mean?

Mr. Gaudreau: Fire departments and police groups at the level of chiefs and trainers of these groups, because that is to whom we address ourselves. If they do not carry the manual with them, that is a problem we could not tackle at this point.

The Chairman: You mentioned some material that might be available to this committee, Mr. Gaudreau. What were you referring to?

Mr. Gaudreau: I have in mind a French and English version of a small summary of what the program of transportation of dangerous goods is within Transport Canada, the TEAP program, which is still in existence throughout the industry, and which is being complemented with the government program, CANUTEC. We have samples of the labels and placards, as I explained them to you, which we normally give out as part of an awareness program. Minute technicalities of certain aspects of it can still change with the regulations—the *Gazette* is not scheduled for production until September and could result in minor changes—but the overall system would not change as such. Therefore, we do recommend to people that they should start learning about those programs.

Senator Riley: Is Class 9 mentioned in there?

Mr. Gaudreau: Yes, Class 9 is also shown in here, and there is a description of what it means. Every three or four months we publish a dangerous goods newsletter, and I have brought a copy of the latest edition. If you want to be placed on the mailing list, it would be a very simple thing to do. These documents are all available for any senators to take, Mr. Chairman.

The Chairman: There are approximately 20 members of the committee and some members of the committee staff. Would it be possible to obtain sufficient copies for each senator on the committee?

Mr. Gaudreau: Definitely.

Senator Riley: Could we receive the newsletter?

Mr. Gaudreau: This is published quarterly so we could provide the required number of copies to you.

The Chairman: Thank you.

I should like to extend, on behalf of the committee, our thanks for a very informative and useful exposition of some of the problems and the attempted solutions. Your presentation was very graphic, interesting and well done. I appreciate your having taken the time to do it.

Senator Riley: It was comprehensive as well.

Mr. Gaudreau: I am happy to hear that.

[Traduction]

qui reçoit les appels. L'Ontario est maintenant très bien organisée à cet égard, avec l'aide des commissaires provinciaux aux incendies. Certaines autres provinces ne sont pas aussi avancées dans leur programme, mais d'ici la fin de l'année, elles seront toutes au courant du programme au Canada.

Le président: Qu'entendez-vous par «toute»?

M. Gaudreau: Les départements des incendies et les brigades de police, au niveau des chefs et des instructeurs de ces groupes, parce que c'est à eux que nous nous adressons. S'ils n'ont pas le manuel, c'est un problème auquel nous ne pouvons nous attaquer pour le moment.

Le président: Vous avez parlé de certains documents qui pourraient être mis à la disposition du Comité, monsieur Gaudreau. À quoi faisiez-vous allusion?

M. Gaudreau: Je songe à un exemplaire français et anglais d'un petit résumé du programme de transport de marchandises dangereuses de Transports Canada. Ce programme, TEAP, existe encore dans toute l'industrie et s'applique conjointement avec le programme gouvernemental, CANUTEC. Nous avons des échantillons des étiquettes et des affiches, comme je vous l'ai expliqué, que nous distribuons habituellement pour faire connaître le programme. Des détails techniques sur certains aspects de ce programme peuvent encore changer dans les règlements—la *Gazette* ne sera pas imprimée d'ici septembre et il pourrait y avoir des changements mineurs—mais dans l'ensemble, le système ne changera pas. Par conséquent, nous recommandons aux personnes de commencer à se familiariser avec ces programmes.

Le sénateur Riley: La catégorie 9 figure-t-elle ici?

M. Gaudreau: Oui, la catégorie 9 y figure et on en donne même une définition. Tous les trois ou quatre mois, nous publions un communiqué sur les marchandises dangereuses, et j'ai apporté un exemplaire du dernier communiqué. Si vous voulez que l'on ajoute votre nom sur la liste d'envois, ce serait très simple. Ces documents sont tous à la disposition des sénateurs, monsieur le président.

Le président: Il y a environ 20 membres du Comité, outre les membres du personnel. Serait-il possible d'obtenir suffisamment d'exemplaires pour chaque sénateur du Comité?

M. Gaudreau: Oui.

Le sénateur Riley: Pourrions-nous recevoir le communiqué?

M. Gaudreau: Il est publié chaque trimestre et nous pourrions vous faire parvenir le nombre d'exemplaires requis.

Le président: Merci.

J'aimerais vous remercier, au nom du Comité, de votre exposé très intéressant et utile de certains problèmes et des solutions proposées. Votre exposé était très graphique, intéressant et bien fait. Je vous sais gré d'avoir bien voulu nous le présenter.

Le sénateur Riley: Il était aussi très complet.

M. Gaudreau: J'en suis heureux.

[Text]

The Chairman: Honourable senators, you will recall at the last meeting you instructed me to ask three questions of the Department of Transport and to have witnesses present to deal with those questions. Those questions related to the status of the draft code for the transportation of dangerous goods dated October 10, 1980; the status of the socio-economic impact analysis; and the manner in which co-ordination of legislation dealing with transportation of dangerous goods is dealt with in the European Economic Community. I conveyed that request to the Assistant Deputy Minister, Co-ordination, and he very kindly arranged for the presentation we have just seen plus the attendance of two other witnesses, Miss Marjorie Staikovich, Chief Standards Evaluation and Statistics Analysis, and Miss Diana Wiwczaruk, Senior Advisor, Commodities and International Coordinator. I would ask those ladies to come forward and occupy the chairs at the table. If it meets with the committee's approval, I shall ask each of them in turn to make such comments as they consider appropriate in answer to our inquiry. I will then invite the members of the committee to ask any questions which occur to them. The first question was as to the status of the draft code for the transportation of dangerous goods, the document with the yellow cover, dated October 10, 1980. There seemed to be some uncertainty as to just what has happened to this code since it was issued. I will ask whichever of our witnesses who is prepared to speak to that subject to do so.

Miss Diana Wiwczaruk, Senior Adviser, Commodities and International Coordinator, Department of Transport: Mr. Chairman, with Draft IV, which was distributed on October 10, we requested that comments should be returned by the end of the year, and we did allow an extension to that. As a result of the comments that we did receive, we prepared a redraft of Draft IV and took it to legal counsel within the Department of Transport. The legal counsel comes from the Department of Justice. At that particular time we felt it was necessary to start preparing a draft of the regulations that would be ready to go into the *Canada Gazette, Part I* for communication throughout the country and for comments as official regulations proposed under the Transportation of Dangerous Goods Act.

We have prepared such a draft and, at the moment, because of the length of the regulations, basically, we have broken the regulations into several sets, or units, as we are calling them. The first unit has been given to the Privy Council Office of the Department of Justice. It has gone through its scrutiny by the legal people within the department in our branch, and it is now being examined by them for possible publication in Part I of the *Canada Gazette* in September.

The second unit, which is continuing on with the regulations, is presently being drafted, and has been dealt with in a first "go-around" with the department's lawyers. There will be a third section that will include aspects of regulations for the inspectors, and the administration policies that will have to be developed between the provinces and anyone else who will be administering the act and its regulations.

So at the moment we are basically in a draft situation, I suppose, of the actual proposed regulations. The first unit, as it

[Traduction]

Le président: Honorables sénateurs, vous vous souviendrez que vous m'avez demandé, au cours de la dernière réunion, de poser trois questions au ministère des Transports et de convoquer des témoins pour répondre à ces questions. Ces questions portaient sur: l'état du projet de code pour le transport des matières dangereuses, en date du 10 octobre 1980; l'état de l'analyse des répercussions socio-économiques; et comment s'opère la coordination de la Loi traitant du transport des matières dangereuses avec la Communauté économique européenne. J'ai fait parvenir cette demande au sous-ministre adjoint, de la Coordination, et il a bien voulu organiser la présentation que vous venez de voir, outre la comparution de deux autres témoins, M^{lle} Marjorie Staikovich, chef des normes d'évaluation et de l'analyse des statistiques et M^{lle} Diana Wiwczaruk, conseiller principal, et coordonnateur international. Si ces dames veulent bien prendre place autour de la table, et avec la permission du comité, je leur demanderai de présenter, à tour de rôle, leurs observations, au moment où elles jugent opportun de répondre à nos questions. J'invite donc les membres du comité à procéder aux questions. La première portait sur l'état du code de transport des marchandises dangereuses, le document à la couverture jaune, en date du 10 octobre 1980. Il semble y avoir des incertitudes, quant à ce qui est advenu de ce code depuis qu'il a été publié. Je demanderais au témoin qui est prêt à nous parler de cette question de le faire.

Mlle Diana Wiwczaruk, conseiller principal et coordonnateur international, ministère des Transports: Monsieur le président, on avait demandé que l'on nous fasse part, d'ici la fin de l'année, des commentaires sur le projet IV, qui a été distribué le 10 octobre, mais nous avons prorogé ce délai. A la suite des commentaires que nous avons reçus, nous avons rédigé le projet IV, que nous avons présenté au conseiller juridique du ministère des Transports. Le conseiller juridique vient du ministère de la Justice. Nous avons cru nécessaire alors, de commencer à préparer un projet de règlement qui serait prêt à être publié dans la *Gazette, Partie I*, pour être communiqué à tout le pays et demander des commentaires sur le règlement officiel proposé aux termes de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Nous avons préparé ces règlements et, étant donné leur longueur, nous les avons divisés en plusieurs séries, ou unités, comme nous les appelons. La première unité a été envoyée au bureau du Conseil privé du ministère de la Justice. Elle a été examinée par les avocats de notre direction au sein du ministère et elle est actuellement à l'étude pour être publiée dans la *Partie I* de la *Gazette du Canada* en septembre.

La deuxième unité, toujours en ce qui concerne le règlement, est actuellement à la rédaction et a été examinée une première fois, sommairement, par les avocats du ministère. Il y aura un troisième article qui inclura les aspects du règlement à l'intention des inspecteurs et des politiques administratives qui seront élaborées entre les provinces et quiconque s'occupera de l'administration de la loi et des règlements.

Il ne s'agit en somme, pour le moment, que d'un projet, sur les propositions de règlement. La première unité tient compte

[Text]

is called, is taking into account the classification, and the exemptions that we are intending to provide from the regulations; the communications section, which includes documentation, and then the marking, labeling and placarding of the vehicles. It also includes a list of dangerous goods and some of the information that is applicable to that list in relation to the regulations that have been developed in those first four parts that I indicated.

The second unit will include the detail with respect to the packaging, and then the loading and handling of dangerous goods, some of the prohibitions that will exist—for instance, where people will not be permitted to carry certain types of dangerous goods on aircraft or certain kinds of dangerous goods with other kinds of dangerous goods in a vehicle or container; also some of the standards and specifications that the packaging, vehicles and containers will have to meet.

The third portion has not, as yet, reached very much of a drafting stage. That will deal with the regulations that will pertain to the powers of the inspectors. We are not in a position to appoint inspectors or have them appointed by the minister because we are not in a position to have regulations for them to work with.

The Chairman: Thank you. I am not clear whether you are saying that in relation to so-called Draft IV, two portions of it have been redrafted or revised.

Miss Wiwczaruk: The Draft IV that you have has been broken up into two units for distribution to the Privy Council Office. The concepts within Draft IV have remained. We have dealt with the same classifications, the same documentation, the same marking, labeling and placarding requirements. In some cases, some of the detail has had to change, due to comment or the review that was done by the lawyer within the department.

The basic change that has occurred from Draft IV is in language. We had been under the impression that we were writing in the style that was the custom for regulations, but we found out differently when the department's lawyers examined the way in which we had drafted it. So the basic change that has actually resulted has been a language change. It is a legalistic type of language that we have moved to, toward a system that the lawyers are familiar with in the way regulations are normally drafted under any legislation in this country. But I would suggest that the basic principles have pretty well been retained and it is just the style that has changed.

The Chairman: Do I understand that one of the components into which Draft IV has been broken has been revised in the way you have just mentioned—an that revision is now where?

Miss Wiwczaruk: The Privy Council Office.

The Chairman: Speaking in general terms, what portion of the whole of Draft IV does that include?

Miss Wiwczaruk: In essence, I would suggest it includes the first four parts of Draft IV. There has been some portions of what is considered to be Part V of Draft IV that have been incorporated into the first four parts of the Privy Council Office edition, due to the fact that they pertain to the headings under which it has been written. For instance, where we have

[Traduction]

des catégories, des exemptions que nous avons l'intention de prévoir dans le règlement; la section des communications, qui inclut la documentation, le marquage, l'étiquetage et la pose des affiches sur les véhicules. Elle comprend aussi une liste des matières dangereuses et certains renseignements qui lui sont applicables, en rapport avec les règlements qui ont été élaborés dans ces quatre premières parties que j'ai mentionnées.

La deuxième unité comprendra les détails concernant l'emballage, le chargement et la manutention des marchandises dangereuses. Certaines des interdictions ainsi, lorsqu'il est interdit de transporter certaines matières dangereuses dans un avion ou certains genres de produits dangereux dans un véhicule ou un contenant; aussi certaines des normes et des spécifications que l'emballage, les véhicules et les contenants devront respecter.

La troisième partie n'est pas encore rendue à l'étape de la rédaction. Elle traitera des règlements se rapportant au pouvoir des inspecteurs. Nous ne sommes pas en mesure de nommer les inspecteurs et ceux-ci ne peuvent être nommés par le ministre tant que le règlement ne sera pas prêt.

Le président: Merci. Ai-je bien compris, au sujet du projet IV, que deux parties ont été remaniées ou révisées?

Mlle Wiwczaruk: Le projet IV que vous avez devant vous a été divisé en deux unités, peut être envoyé au bureau du Conseil privé. Les concepts du projet IV sont les mêmes. Nous traitons de certaines catégories, de la même documentation, des exigences concernant le marquage, l'étiquetage et la pose d'affiches. Dans certains cas, certains des détails ont dû être changés, à la suite des commentaires ou de l'examen juridique qui a été fait par l'avocat du ministère.

Essentiellement, nous avons modifié le libellé du projet IV. Nous avions l'impression d'écrire dans le style habituel des règlements, mais nous avons vu qu'il en était autrement, quand les avocats du ministère ont examiné la façon dont il était rédigé. Donc, le changement fondamental qui a été apporté en réalité a été un changement d'ordre linguistique. Nous avons adopté un langage juridique, tenant compte du système que connaissent bien les avocats et qui est le langage utilisé dans les règlements qui sont normalement rédigés pour les lois de notre pays. Mais j'ajoute que les principes de base ont été retenus et que seul le style a changé.

Le président: Dois-je comprendre qu'un des éléments du Projet IV a été examiné de la façon que vous venez de décrire—mais où se fait actuellement cette révision?

Mlle Wiwczaruk: au bureau du Conseil privé.

Le président: De façon générale, quelles parties de tout le Projet IV cela comprend-il?

Mlle Wiwczaruk: Les quatre premières parties du Projet IV. Il y a certains articles qui étaient considérés comme faisant partie de l'élément V du Projet IV, qui ont été incorporés aux quatre premières parties envoyées au bureau du Conseil privé, étant donné qu'ils font partie des rubriques qui ont été rédigées. Ainsi, nous avons prévu certaines exemptions dans les

[Text]

exemptions, we have provided some exemptions in the responsibility sections, when they should actually have been under the general heading for exemptions. So in some cases we have indicated that a couple of sections had to be shifted to another portion of the regulations.

The Chairman: Then the other portion of Draft IV has not advanced as far as the first portion?

Miss Wiwczaruk: No, it hasn't. The department's lawyer has taken the rest of what was left of Draft IV and put it into a format that is desirable, and has given it back to the Transport of Dangerous Goods Branch. We have been examining it for its content and to ensure that we had included all that we had wanted to include. This basically is in relation to the standards and the specifications of the packaging, containers, vehicles, and so on.

The Chairman: When you have finished that examination of the second part of what was formerly Draft IV, where does it go?

Miss Wiwczaruk: It will be distributed among the modes of transport—the CTC, the Coast Guard, and air administration—for their input, and, on a technical basis, to ensure that we have not disseminated any of the present regulations that we have been using as a basis of our regulations to the point of ignoring something that is quite important. So they will be reviewing it in light of the technical aspect. It will come back to the department, be appropriately corrected, examined by the department's lawyers, and then prepared to go to the Privy Council Office.

The Chairman: All of which will take considerable time.

Miss Wiwczaruk: Several months, I should imagine.

The Chairman: Would you care to estimate the probable?

Miss Wiwczaruk: For the second portion?

The Chairman: Yes. Until it is ready to go to the Privy Council Office.

Miss Wiwczaruk: I think we are expecting that they will head into the Privy Council Office in the early fall, probably around September, which is the time we would like to see the first unit in Part I of the *Canada Gazette*.

The Chairman: Is there some sort of designation by which this revised edition of Draft IV is referred to? This is Draft IV, so everybody knows—or at least, I think everybody knows—what we are talking about when we say "Draft IV". Have you some sort of similar designation with reference to the edition that you are now telling us about?

Miss Wiwczaruk: Internally we generally consider it to be called, "the proposed regulations" now.

The Chairman: You are thinking beyond the draft stage.

Miss Wiwczaruk: Yes.

The Chairman: So if we want to speak about what you are now doing, we will speak about the proposed regulations, will we?

[Traduction]

articles se rapportant aux responsabilités, lorsqu'en réalité elles auraient dû être sous la rubrique des exemptions. Donc, dans certains cas, nous avons mentionné qu'il nous a fallu reporter quelques articles à une autre partie des règlements.

Le président: Donc l'autre partie du Projet IV, vous n'en êtes qu'à la première section?

Mlle Wiwczaruk: Non, l'avocat du ministère a rédigé l'autre partie du Projet IV d'une façon présentable et l'a remis à la direction des matières dangereuses du ministère des Transports. Nous avons examiné son contenu, afin de nous assurer que tout était inclus. Cela se rapporte principalement aux normes et aux spécifications de l'emballage, des contenants, des véhicules, etc.

Le président: Lorsque vous aurez fini d'examiner cette deuxième partie, de ce qui était auparavant le Projet IV, où sera-t-elle envoyée?

Mlle Wiwczaruk: Elle sera distribuée aux sociétés de transport—la CTC, la Garde côtière, l'administration de l'air—pour leur participation, et, du point de vue technique, pour nous assurer que nous ne distribuons pas un règlement qui ne tienne pas compte d'un aspect très important. Ils vont donc l'examiner du point de vue technique. Ils le retourneront au ministère, en y apportant les correctifs nécessaires; ils sera examiné alors par les avocats du ministère et rédigé pour être envoyé au bureau du Conseil privé.

Le président: Tout ce processus prend un temps considérable.

Mlle Wiwczaruk: Probablement plusieurs mois.

Le président: Pourriez-vous nous donner un aperçu?

Mlle Wiwczaruk: Pour la seconde partie?

Le président: Oui. Jusqu'à ce que ce soit prêt à être transmis au bureau du Conseil privé.

Mlle Wiwczaruk: Nous nous attendons à ce que ce soit transmis au bureau du Conseil privé, au début de l'automne, probablement vers septembre. C'est à cette époque que nous aimerions que la première unité soit publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Le président: Y a-t-il une désignation pour cette édition révisée du Projet IV? C'est le Projet IV de sorte que tous savent—du moins je le crois—ce que nous entendons, lorsque nous parlons du «Projet IV». Avez-vous un genre d'appellation semblable pour désigner l'édition dont vous nous parlez?

Mlle Wiwczaruk: Dans notre service, nous l'appelons généralement «les règlements proposés».

Le président: Vous dépassez le stade du projet.

Mlle Wiwczaruk: Oui.

Le président: De sorte que, si nous voulons parler de ce que vous faites maintenant, nous parlerons des règlements proposés, n'est-ce pas?

[Text]

Miss Wiwczaruk: Well, I would think that would be appropriate. That is the mechanism we are using now, because we are at the stage where, once they get gazetted, that is what they are. They will be known as "the proposed regulations".

The Chairman: I realize you have told us this, but perhaps we could ask you again, in order to get all of this in one place, so to speak. After it goes to the Privy Council Office, what happens?

Miss Wiwczaruk: The Privy Council lawyers then review it to make sure it ties in with the powers of the legislation, and that the language is appropriate, even though one of their own lawyers has examined it within the department, and then it will be presented for publication in Part I of the *Canada Gazette*, which, according to my understanding, is the mechanism that the government uses to indicate to the public proposed regulations or proposed bills.

The Chairman: Are you able to give us any estimate as to when the first part of the proposed regulations, which is now in the Privy Council Office, will be published in Part I of the *Canada Gazette*?

Miss Wiwczaruk: We have been advised that there is a good possibility that it may happen in September.

The Chairman: 1981?

Miss Wiwczaruk: Yes.

The Chairman: After it is published, how much time must then elapse for comment by the public?

Miss Wiwczaruk: We are planning on having a fairly lengthy comment period, compared to what is normally given for Part I submissions. We are expecting to have anywhere from three to six months. The intention is that Unit 1 will have a comment period which we will probably show as about three months, and when the second unit is published the period of comment will be extended for Unit 1, to cover that which has been given for Unit 2; so that the entire package can then be well examined by everyone. That will lead to a longer period, possibly closer to the six month period.

The Chairman: Then, after the comments are received, somebody examines them and decides whether or not they should be reflected in the proposed regulations.

Miss Wiwczaruk: That is correct.

The Chairman: Who does that?

Miss Wiwczaruk: It will be done by the branch and its lawyers, and the Privy Council Office. It is the same routine as happens in the drafting process.

The Chairman: And I suppose that the length of time that will take depends upon the number and complexity of the comments.

Miss Wiwczaruk: That is correct. Then there is also the chance that if the comments received are considered very significant, and the change to the regulations must be made known to everyone, there would be republication in Part I. Another comment period would be given, and then, if any comments are again received, they would be considered, at

[Traduction]

Mlle Wiwczaruk: Ce serait, je crois, approprié. C'est le système que nous utilisons maintenant, parce que nous sommes à un stade où, une fois qu'ils sont publiés dans la *Gazette*, il s'agit de règlements proposés. Ils seront connus sous le nom de «règlements proposés».

Le président: Je sais que vous nous l'avez déjà dit, mais peut-être pourriez-vous nous répondre à nouveau, afin d'apporter quelques éclaircissements. Après qu'il a été présenté au bureau du Conseil privé, que se produit-il?

Mlle Wiwczaruk: Les avocats du Conseil privé l'examinent, pour s'assurer qu'il correspond aux pouvoirs prévus dans la loi et que le libellé est approprié, même si un de leurs propres avocats l'a examiné au sein du ministère. Ensuite, il est présenté pour être publié dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada*, ce qui, si je comprends bien, est le moyen que le gouvernement utilise pour indiquer au public les règlements proposés ou les projets de loi proposés.

Le président: Pourriez-vous nous dire à peu près quand la première partie du règlement proposé, une fois soumis au bureau du Conseil privé, sera publiée dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada*?

Mlle Wiwczaruk: On nous a informés qu'il était fort possible qu'elle le soit en septembre.

Le président: 1981?

Mlle Wiwczaruk: Oui.

Le président: Une fois publiée, dans quel délai le public peut-il se faire entendre?

Mlle Wiwczaruk: Nous projetons une période assez longue, comparativement à celle qui est normalement réservée pour les mémoires sur la Partie 1. Nous comptons qu'elle se prolonge de trois à six mois. Nous voulons que l'unité 1 fasse l'objet d'une période qui durera probablement environ trois mois, et, lorsque la seconde unité sera publiée, la période sera prolongée pour la Partie 1, et se poursuivra aussi longtemps que celle qui a été accordée pour la Partie 2; ainsi, l'ensemble pourra être bien examiné par tout le monde, ce qui prolongera peut-être la période à six mois.

Le président: Une fois reçus les commentaires quelqu'un les examine et décide s'ils devraient ou non avoir une répercussion sur les règlements proposés.

Mlle Wiwczaruk: C'est exact.

Le président: Qui?

Mlle Wiwczaruk: Une direction, ses avocats et le bureau du Conseil privé. Nous procédons de la même manière que pour le processus de rédaction.

Le président: Et je présume que la durée de cette période dépendra du nombre et de la complexité des commentaires.

Mlle Wiwczaruk: C'est juste. Il est également possible, si les commentaires reçus sont jugés importants et si les changements à apporter aux règlements doivent être rendus publics, qu'il y ait une nouvelle publication dans la Partie I, et qu'une autre période soit accordée. Ensuite, si l'on reçoit encore des commentaires, il faudra les étudier, pour les verser dans la

[Text]

which time it would go into Part II; but if it is felt that the changes that would have to be made because of the comments are not going to entail that great a change in relation to what has already been provided, then it would be published in Part II of the *Canada Gazette*. That would mean that these would now be the final regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act, and we would have to consider its implementation.

The Chairman: From this day, until it gets into the *Canada Gazette*, about how long do you anticipate it will be with reference to Part I of the proposed regulations?

Miss Wiwczaruk: Well, as I indicated, we are hoping the first unit will get into the *Canada Gazette* Part I in September. Then the second unit will follow within a month or two months. That will lead us into the beginning of 1982, by the time we have received our comments. At that time it will be determined whether we will go into Part II of the *Canada Gazette* for the final regulations, or whether we have to publish as proposed. That will lead us, probably, somewhere into the middle of 1982. So we could very well not see final regulations until the early or late spring of 1982. At that particular point it would be the actual time when they would be required to be complied with.

The Chairman: I did not catch your last sentence.

Miss Wiwczaruk: My understanding of Part II of the *Canada Gazette* is that once it is published it is meant to be effective as of the date of publication; but there is an opportunity to indicate that implementation may not occur as of the date of publication or promulgation; it may occur at a later date in order to provide that all those concerned have available everything that is needed to enable them to comply; that is, to have their labels, for instance, and to make sure their documentation can be easily used and that their vehicles are able to be placarded.

Senator Rowe: If legislation is announced in the *Gazette*, can it not carry a date of implementation which is not necessarily current? Although the date of the *Gazette* is, let us say, January 8, could the *Gazette* announcement not say, "This shall come into force on July 1"?

Miss Wiwczaruk: My understanding is that it can. Part II of the *Canada Gazette* can make that kind of provision. If we published in Part II on July 10 of 1982 we could say that the regulations in their entirety, or certain portions of the regulations, are not effective, that is, they need not be complied with, until December 1, 1982. I am just using that as an example.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, I have listened to this lady explain these matters. It seems to me we are sitting here with a bunch of regulations that we are calling Draft IV. Apparently a lot of changes have been made to Draft IV to make this Unit I, or some parts of it. Why do we not get a copy of Unit I so that we are talking about the actual thing that is going to be gazetted, rather than something that is a draft from last year? It seems to me we are talking about something that is not going to be effective at all. Is it not possible that we can get a

[Traduction]

partie II; mais si l'on croit que les changements qui devraient être opérés, par suite des commentaires, n'apporteront pas tellement de modifications, par rapport à ce qui a déjà été fait, alors il serait publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. C'est-à-dire qu'il s'agirait alors des règlements définitifs, aux termes de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, et que nous devrions les mettre en œuvre.

Le président: A partir de ce jour, jusqu'à ce qu'ils soient publiés dans la *Gazette du Canada*, combien de temps, croyez-vous, faudra-t-il attendre, comparativement à ce qu'il a fallu attendre pour la Partie I des règlements proposés?

Mlle Wiwczaruk: Nous espérons, je l'ai dit, insérer la première unité dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en septembre. La seconde unité suivra un mois ou deux après, ce qui nous mènera au début de 1982, pour recevoir nos commentaires. Puis, on déterminera si nous publierons les règlements finaux dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, ou si nous les publierons comme ils ont été proposés. Cela nous mènera probablement vers le milieu de 1982. Nous ne verrons probablement pas les règlements finals, avant le début ou la fin du printemps de 1982. Ils devraient alors être exécutoires.

Le président: Je n'ai pas bien compris votre dernière phrase.

Mlle Wiwczaruk: Une fois que la Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée, elle est censée entrer en vigueur à la date de la publication; mais il est possible d'indiquer que la mise en vigueur peut ne pas se produire à la date de la publication ou de la promulgation; elle peut se produire plus tard, pour permettre à tous les intéressés de vérifier s'ils ont tout ce qu'il leur faut pour pouvoir s'y conformer; par exemple, qu'ils aient leurs étiquettes, et puissent s'assurer que leur documentation peut être facilement utilisée et qu'ils peuvent poser des affiches sur leurs véhicules.

Le sénateur Rowe: Si le texte législatif est annoncé dans la *Gazette*, ne peut-il pas porter une date de mise en vigueur qui ne soit pas nécessairement courante? Par exemple, même si la date indiquée dans la *Gazette* est le 8 janvier, l'annonce faite dans la *Gazette* ne pourrait-elle pas indiquer que la date d'entrée en vigueur sera le 1^{er} juillet?

Mlle Wiwczaruk: Je crois que c'est possible. La Partie II de la *Gazette du Canada* peut prendre ce genre de disposition. Si nous publions dans la Partie II le 10 juillet 1982, nous pourrions dire que les règlements dans leur intégralité, ou en partie, ne sont pas en vigueur, c'est-à-dire, qu'on n'a pas besoin de s'y conformer avant le 1^{er} décembre 1982, par exemple.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, j'ai écouté cette dame expliquer ces questions. Il me semble que nous avons ici un ensemble de règlements que nous appelons le projet IV. Apparemment, un grand nombre de changements ont été apportés au Projet IV, pour composer cette unité I, ou une partie du moins. Pourquoi n'obtenons-nous pas une copie de l'unité I, de sorte que nous parlerions de ce qui va vraiment être inséré dans la *Gazette*, au lieu de règlements qui auraient été rédigés l'an dernier? Il me semble que nous parlons d'une

[Text]

copy of Unit I, and Unit II, that has gone to the Privy Council Office?

Miss Wiwczaruk: Unit I is the only portion that has gone to the Privy Council Office at the moment. It first went through an editorial review, which I understand was just to ensure that where we made any cross-references to other sections or subsections it was appropriate, and it reviewed some questions which were brought back to the department lawyer, who examined them and answered the questions. Now it is undergoing a technical review by one of the lawyers within the Privy Council Office itself. That implies that there is a great opportunity for what you see in Unit I, as it is published to date, not to be what is going to be published in Part I of the *Canada Gazette* either, because it depends on what is going to be entailed by the review by the person in the Privy Council Office. He may change either the language or some of the intent, if he feels that it has not been appropriately applied according to what has been given to us under the powers of the legislation. I do not think that is very likely, because we have had a departmental lawyer look at it in that light. Therefore, whatever documents are being made available at the moment are under constant review and revision, so it has been found inappropriate to distribute them widely because they keep changing in the manner in which they have been written, in most cases. I tried to indicate this before; perhaps I was not very successful.

What appears in Draft IV is basically what is being dealt with now in all of the units. The main change that has occurred is in the way in which it is being presented, but the principles that are involved in DRAFT IV are not changing to any great extent. There have been some occasions where we may have added things that we did not have before or may have taken some things away. However, in most cases I believe we have just changed the physical location of the paragraph or of the words within the paragraph.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, that being the case, then all of the representations made both to us and perhaps to the department were to no avail. We still have Draft IV. Therefore, the complaints about the confusion of symbols and so on from all of these people who we have listened to have in effect fallen on deaf ears, because there have been no changes made to Draft IV. I do not want to suggest that if there was a word changed in Unit I, it would be a big change. Unit I is not confidential, is it? It can be passed out to this committee?

Miss Wiwczaruk: It has been treated as a confidential document by the department in order to prevent wide circulation of it.

Senator Bonnell: What bothers me is that this Parliament is likely to adjourn in a matter of two weeks and we may not be back here until September. By the time we get back in September, we might find that Unit I has been published in the *Gazette*. I would think that the members of the committee should have an opportunity to review it before it is consented

[Traduction]

chose qui n'entrera absolument pas en vigueur. N'est-il pas possible que nous puissions obtenir une copie de l'unité I et de l'unité II, qui ont été transmises au bureau du Conseil privé?

Mlle Wiwczaruk: L'unité I est la seule partie qui ait été transmise au bureau du Conseil privé. On l'a d'abord examinée sous l'angle de la rédaction, ce qui, si je comprends bien, consistait simplement à s'assurer que, lorsque nous faisons des renvois à d'autres articles ou paragraphes, ils sont appropriés. On a examiné certaines questions qui ont été soumises à l'avocat du Ministère qui les a examinées et a répondu aux questions. Maintenant, les avocats du bureau du Conseil privé se livrent à un examen technique. Il est donc très possible que ce que vous voyez dans l'unité I, sous sa forme actuelle, ne figure pas dans la Partie I de la *Gazette du Canada* non plus, parce que tout dépendra de ce que le préposé du bureau du Conseil privé retiendra dans son examen. Ce dernier peut changer le libellé, ou une certaine partie de la portée, s'il juge qu'il n'a pas été adéquatement appliqué conformément à ce qui nous avait été donné en vertu des pouvoirs du texte de loi. Je ne crois pas que ce soit très probable, parce que nous avons eu un avocat ministériel qui l'a examiné sous cet angle. Par conséquent, tous les documents qui sont accessibles dans le moment, font l'objet d'une révision constante. On a donc jugé qu'il ne convenait pas d'en faire une large distribution, parce qu'on ne cesse de les modifier dans leur libellé, dans la plupart des cas. J'ai essayé de l'indiquer auparavant; je n'y ai peut être pas très bien réussi.

Ce qui figure dans le Projet IV est essentiellement ce dont on traite maintenant dans toutes les unités. Le principal changement a visé leur présentation, mais les principes qui sont en cause dans le Projet IV ne changent pas tellement. A certaines occasions, nous avons pu ajouter des éléments qui n'existaient pas auparavant ou nous avons pu en retrancher d'autres. Toutefois, dans la plupart des cas, je crois que nous n'avons fait que déplacer un paragraphe ou des termes contenues dans ce paragraphe.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, si tel est le cas, toutes les requêtes qui nous ont été présentées, à nous et peut être au ministère, ont été vaines. Nous avons toujours le Projet IV. Par conséquent, les plaintes au sujet de la confusion des symboles etc. de la part de tous ceux que nous avons entendus sont, en effet, tombées dans des oreille de sourds, parce qu'aucun changement n'a été apporté au Projet IV. Je ne veux pas laisser entendre que s'il y avait un terme de changer dans l'unité I, ce serait un gros changement. L'unité I n'est pas confidentielle n'est-ce pas? Elle peut être distribuée aux membres du Comité?

Mlle Wiwczaruk: Elle a été traitée comme un document confidentiel par le Ministère, afin d'en empêcher une large diffusion.

Le sénateur Bonnell: Ce qui me tracasse, c'est que le Parlement va probablement ajouter dans deux semaines et que nous ne reviendrons pas avant septembre. Nous pourrions alors découvrir que l'unité I a été publiée dans la *Gazette*. Je crois que les membres du Comité devraient avoir la possibilité de l'examiner, avant qu'elle fasse l'objet d'un consentement. Nous

[Text]

to at all. Perhaps we should ask the minister if it could be made available to this committee.

The Chairman: I do not suppose the witness is prepared to answer that question. I would not ask her to do so if she is not so inclined. However, I suppose that what you say is very near the mark.

Let me ask this, if I may. There was considerable representation made about the powers of the inspector as set out in the regulations, including some sort of right of appeal from the decision of the inspector. Has any change been made to comply with that request, which was made by a number of witnesses who appeared before us?

Miss Wiwczaruk: The regulations, even in Draft IV, have not reflected anything with respect to the inspectors. The act has indicated the powers that were to be given the inspectors. There is a provision within the legislation which says regulations may be made to determine what the inspectors may do. Those regulations have not been drafted to any extent at this time. That is what will be included in what we are normally calling Unit III. At the moment, that is the least of our concerns, because Unit I and Unit II hold the technical information that is required for general compliance to the regulations, and we wish to get them through and gazetted as soon as possible for the public. Then we will handle the requirements of the inspectors and the administrative details that will exist for the provinces and other departments that may be administering our legislation. We will be looking at that at a later stage—for instance, while the other two units are being examined by the lawyers—because the inspectors will not be able to do much with the legislation and regulations until they are final.

The Chairman: Is it the expectation that Unit III in its final form will be gazetted in Part II of the *Canada Gazette* at the same time as what we are referring to as Units I and II?

Miss Wiwczaruk: It is expected to go through the same process as Units I and II. It will go into Part I, and the time period for Part II of the *Gazette* is meant to be such that all of the regulations that will be gazetted at this time will be so gazetted in Part II. Therefore, all of Unit I, Unit II and Unit III that is prepared to date, with all of the information and details that we have, will be together when it goes into Part II of the *Canada Gazette* as final regulations.

The Chairman: Does that mean that it is quite possible that the regulations with reference to the inspectors, particularly the regulation that might reflect the opportunity to appeal, could be omitted when the other portions of the regulations are actually implemented?

Miss Wiwczaruk: I do not think so. That, as far as I know, is not our intention. Our intention would be to have the type of information that we see as necessary for the drafting of regulations with regard to the inspectors included and published in Part II of the *Gazette*, so it will be known when the regulations will be implemented.

The Chairman: Following up on the comments of Senator Bonnell, I take it that Unit I, which is now in the hands of the

[Traduction]

devrions peut-être demander au ministre de la mettre à la disposition de ce comité.

Le président: Je sais pas si le témoin est disposée à répondre à cette question. Je ne lui demanderai pas si elle n'est disposée à le faire. Toutefois, je présume que ce que vous dites est assez exact.

Permettez-moi de poser cette question. Il y a eu des requêtes considérables au sujet des pouvoirs de l'inspecteur, énoncés dans les règlements, y compris un certain genre de droit d'appeler de la décision de l'inspecteur. Des changements ont-ils été apportés pour répondre à la demande d'un certain nombre de témoins qui ont comparu devant nous?

Mlle Wiwczaruk: Les règlements, même dans le projet IV, n'ont rien mentionné d'autres au sujet des inspecteurs. La loi énonce les pouvoirs dévolus aux inspecteurs. Il existe une disposition dans le texte de loi qui dit que les règlements peuvent même déterminer les pouvoirs des inspecteurs. Ces règlements n'ont pas encore été rédigés. Ils seront inclus dans ce que nous appelons normalement l'unité III. Pour l'instant, c'est le moindre de nos soucis, parce que l'unité I et l'unité II contiennent l'information technique qui est requise pour se conformer aux règlements. Nous espérons en terminer l'examen et les insérer dans la *Gazette* le plus tôt possible, pour la gouverne du public. Nous réglerons ensuite les exigences des inspecteurs et les détails administratifs qui se poseront aux provinces et à d'autres ministères qui peuvent être appelés à administrer notre texte de loi. Nous nous en occuperons plus tard—par exemple, tandis que les deux unités seront examinées par les avocats—parce que les inspecteurs ne pourront pas se servir tellement de la loi et des règlements tant qu'ils ne seront pas finalisés.

Le président: Prévoit-on que l'unité III sous sa forme finale sera publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en même temps que ce que nous appelons les unités I et II?

Mlle Wiwczaruk: Nous prévoyons qu'elle suive le même processus que les unités I et II. Elle figurera à la Partie I de la *Gazette*, et en ce qui concerne la Partie II, les délais sont prévus pour que tous les règlements déjà parus à ce moment dans la Partie I le seront également dans la Partie II. Par conséquent, les première, deuxième et troisième parties rédigées à ce jour, y compris tous les renseignements et les détails que nous avons sur eux, seront regroupés dans la version définitive de la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Le président: Peut-on en déduire que la partie concernant les inspecteurs, particulièrement la disposition qui touche le droit d'appel, a de bonnes chances d'être rejetée alors que les autres parties du règlement seront mises en œuvre?

Mlle Wiwczaruk: Je ne le crois pas. A ma connaissance, ce n'est pas notre intention. Nous voulons que tous les genres de renseignements que nous estimons nécessaires à la rédaction de la partie concernant les inspecteurs soient inclus et publiés dans la Partie II de la *Gazette*, de sorte qu'ils seront connus au moment de l'entrée en vigueur du règlement.

Le président: Pour faire suite aux commentaires du sénateur Bonnell, si je comprends bien, la Partie I qui est maintenant

[Text]

Privy Council Office, is considered confidential and that, unless we could persuade the minister to place it before the committee, we would not normally have access to it until it comes back from the Privy Council Office.

Miss Wiwczaruk: It is confidential until it is published in Part I of the *Gazette*, which then makes it a very public document. My understanding is that from the Privy Council Office, after all of the matters between the department and the Privy Council Office are dealt with and when they are finally satisfied with the drafting of the regulations, then they will be given to the publishers of the *Gazette* and will go into Part I of the *Canada Gazette*.

The Chairman: After publication in Part I of the *Gazette*, there is likely to be a substantial period of time during which further comments will be received from the public, and during which this committee would have an opportunity to study the document as it is gazetted.

Miss Wiwczaruk: That is right.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, to follow up on my question, perhaps we should adjourn our committee until they are published, if we cannot get a copy of them. I do not see much sense in having the committee meet and call witnesses with regard to Draft IV when we do not know if it is in its final form. We might as well adjourn until the thing becomes public so that we know what we are talking about.

The Chairman: Perhaps we could consider that before we adjourn today.

Senator Riley: Most of the questions that I intended to ask have been covered by Senator Bonnell and yourself, Mr. Chairman. However, I would like to know the name of the lawyer in the department who has been active in the revision of Draft IV.

Miss Wiwczaruk: The lawyer is a woman by the name of Mrs. Temple.

Senator Riley: Mr. Chairman, having in mind that we receive all of the these *Gazettes* and sometimes miss some of the information contained in them because we cannot wade through it all, I think it would be convenient if Mrs. Pritchard could advise the members of the committee as to when these regulations are going to be gazetted.

The Chairman: Yes. Perhaps Mr. Côté of the department and Mrs. Pritchard would be able to find out and inform us when that happens.

Are there any further questions about the status of the draft code? If not, I would ask that we proceed to the second point you instructed me to inquire about; namely, the status of the socio-economic impact analysis, which we understand has been under way.

Perhaps we could hear about that now.

Miss Marjorie Stailkovich, Chief, Standards Evaluation and Statistics Analysis, Department of Transport: The socio-economic impact analysis of the transportation of dangerous goods regulations has been under way for the past few months.

[Traduction]

entre les mains du Bureau du Conseil privé est considérée comme confidentielle et, à moins que nous puissions persuader le ministre de le déposer devant le comité, nous n'y aurons normalement pas accès jusqu'à ce qu'il revienne du Conseil privé.

Mlle Wiwczaruk: Elle est confidentielle jusqu'à sa publication dans la Partie I de la *Gazette*, date à partir de laquelle elle devient tout ce qu'il y a de plus public. Ce que je comprends, c'est que le Bureau du Conseil privé, une fois réglées toutes les questions entre lui et le ministère, et une fois satisfait de la rédaction du règlement, l'enverra à l'éditeur pour qu'il soit publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Le président: Après sa publication dans la Partie I de la *Gazette*, il s'écoulera vraisemblablement un bon laps de temps pendant lequel le public pourra réagir et le Comité aura l'occasion de l'étudier.

Mlle Wiwczaruk: En effet.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, pour faire suite à ma question, il serait peut-être bon que nous suspendions nos travaux jusqu'à sa publication si nous ne pouvons en obtenir une copie. Je ne vois pas l'intérêt de réunir le Comité et d'entendre des témoins sur le quatrième projet alors que nous ne savons pas s'il s'agit de la version définitive. Nous ferions mieux de suspendre nos travaux jusqu'à ce que le règlement devienne public et que nous sachions de quoi nous parlons.

Le président: Il serait peut-être bon d'étudier la question avant l'ajournement d'aujourd'hui.

Le sénateur Riley: La plupart des questions que j'avais en tête ont été posées par le sénateur Bonnell et par vous-même, monsieur le Président. Toutefois, j'aimerais savoir le nom de l'avocat du ministère qui a participé à la révision du quatrième projet.

Mlle Wiwczaruk: L'avocat est une dame qui répond au nom de Mme Temple.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, considérant que nous recevons tous ces exemplaires de la *Gazette* et que parfois certains des renseignements qu'elle contient nous échappent parce que nous ne pouvons la parcourir en entier, je crois qu'il conviendrait que Mme Pritchard communique aux membres du Comité la date de parution de ce règlement dans la *Gazette*.

Le président: Oui. Peut-être que M. Côté, du Ministère, et M^{me} Pritchard pourraient s'informer et nous renseigner par la suite.

Y a-t-il d'autres questions sur l'état d'avancement du projet? Sinon, je vais demander que nous passions aux deuxième point d'étude, à savoir l'état de l'analyse des répercussions socio-économiques, qui serait en cours.

Peut-être pourrions-nous passer à ce sujet dès maintenant.

Mlle Marjorie Stailkovich, chef, Évaluation des normes et analyse des statistiques, Transports Canada: L'analyse des répercussions socio-économiques du règlement sur le transport des marchandises dangereuses est en cours depuis quelques

[Text]

I am expecting to have a final draft of the SEIA statement prepared by July of this year. The reason that it is still in draft form is that it is dependent also on the status of the transportation of dangerous goods regulations. Many changes are being made as it goes on from our Draft IV to the rewriting and legal editing of the regulations done by our departmental lawyers; consequently, the overall impact of the regulations is changing also. Therefore, I have been very reluctant to release the SEIA in draft form because in many cases it just is not up to date and may in fact not be applicable.

However, for the purposes of this committee I would like just briefly to outline what is involved or included in the socio-economic impact statement.

We anticipate that the overall cost to industry, in terms of both manufacturing and transportation, will be in the order of \$25 million I emphasize that that is an order-of-magnitude figure only, because it was difficult to establish a quantitative benchmark in order to assess the changes in the cost that will be attributable to the proposed regulations.

As Mr. Gaudreau pointed out in his presentation, there are four or five modal regulations which apply to the transportation of dangerous goods at present, and in many cases those regulations have been totally incorporated into the proposed regulations.

Looking at it from that point of view, we assumed that, in order to assess the impact of our proposed regulations, there would be no cost because there is no change. The \$25 million essentially represents the application of the regulations to that segment of industry which, to all intents and purposes, had not been regulated before—that is, the road mode or the trucking industry.

In order to give you another idea of how we broke down the \$25 million, we attributed Part III the requirements for documentation, to account for approximately 15 per cent. We calculated that Part IV requirements, with respect to safety markings on packages, and the labelling and placarding of vehicles, to be 50 per cent or almost half of the total anticipated cost.

Part VII, safety requirements, we assessed to take up 30 per cent, and other minor areas 5 per cent.

With respect to Part VII, safety requirements, we feel a large part of cost will be impacted on industry because of the necessity of training personnel.

Following that, too, we anticipate that the \$25 million, and I use the cost figure loosely, will likely be a one-time-only cost incurred in the first year in order to gear up to and align to a multi-modal system for the overall regulation of transport of dangerous goods.

Again I would be pleased to answer questions, but, just summarizing, the anticipated cost is what we refer to as marginal costs. It is the costs that industry must incur because of an increased responsibility in order to meet the proposed regulations. They have certain responsibilities right now from the existing regulations. These costs have not been accounted for in the regulations, as it is outside the scope of the impact statement of the TDG regulations.

[Traduction]

mois. Je prévois recevoir la version définitive de cette analyse d'ici le mois de juillet. La raison de ce retard tient à ce qu'elle dépend également de l'avancement du règlement. Plusieurs modifications sont apportées à notre projet IV, notamment certaines révisions juridiques faites par les avocats du Ministère; ainsi, les conséquences globales du règlement changent également. C'est pourquoi j'ai beaucoup hésité à publier l'analyse dans sa forme provisoire parce que dans de nombreux cas, elle n'est tout simplement pas à jour et pourrait en fait ne pas être applicable.

Toutefois, pour la gouverne du Comité, je vais donner un aperçu de l'analyse des répercussions socio-économiques.

Nous prévoyons que le coût global pour l'industrie, tant du point de vue de la fabrication que de celui du transport, sera de l'ordre de \$25 millions. J'insiste sur le fait que ce chiffre ne constitue qu'un ordre de grandeur, car il était difficile d'établir une évaluation quantitative précise du coût attribuable au nouveau règlement.

Comme le disait M. Gaudreau dans sa présentation, il existe quatre ou cinq modèles de règlements qui s'appliquent actuellement au transport des marchandises dangereuses, et dans de nombreux cas, ils ont été complètement incorporés dans le projet.

Si l'on se place de ce point de vue nous avons, afin d'évaluer les conséquences du nouveau règlement, présumé qu'il ne coûterait rien car il n'y aura aucune modification. Les \$25 millions représentent essentiellement le coût de l'application du règlement à la partie de l'industrie qui n'avait encore jamais fait l'objet d'une réglementation, c'est-à-dire le mode de transport routier ou encore l'industrie du camionnage.

Pour vous donner une autre idée de la façon dont nous avons ventilé ces \$25 millions, nous avons attribué aux exigences de documentation de la troisième partie environ 15 p. 100, à la quatrième partie, qui concerne les indicatifs de sécurité sur les contenants ainsi que l'étiquetage et l'affichage des véhicules, 50 p. 100, soit presque la moitié du coût total prévu.

Pour la septième partie, les exigences de sécurité, nous avons mis 30 p. 100, et nous avons accordé 5 p. 100 pour le reste.

En ce qui concerne cette dernière partie, nous estimons qu'une grande partie du coût se répercutera sur l'industrie à cause de la nécessité de former le personnel.

Également, nous prévoyons que les quelques \$25 millions, ne seront probablement dépensés qu'une seule fois et ce pendant la première année, alors qu'il faut s'adopter au système multi-modal pour l'ensemble du règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Encore une fois, je serais heureuse de répondre à vos questions, mais j'aimerais au préalable vous dire en passant que le coût prévu comprend ce que nous appelons les «frais marginaux». Il s'agit du coût que l'industrie doit assumer à titre de responsabilité accrue pour se conformer au nouveau règlement. L'industrie a déjà certaines responsabilités en vertu du règlement actuel. Ce coût n'a pas été pris en considération dans le règlement puisqu'il échappe à la portée de l'analyse des réper-

[Text]

The other thing which I would like to emphasize is that catch-up costs were not included in the impact statement. I feel that in many cases industry tried to include these costs in their version of the cost impact of the regulations. Because existing regulations demanded a certain level of compliance and, perhaps, because industry may not have been meeting the full letter of the law with respect to these regulations, their assessments of the costs may be somewhat inflated.

The Chairman: Were you aware of some cost implications resulting from the possible demands by labour unions for greater compensation for their members because of the additional responsibility they must assume in the labelling and other handling of dangerous goods under the regulations?

Miss Stailkovich: Yes, I am aware of that. I will address that topic from two aspects. One, we had heard that labour unions may be demanding increased wages because they would handling dangerous products. Our answer is that they would still be handling the same goods. Just because they would know that it is a dangerous product does not increase the hazard or the risk as opposed to the former situation. We also addressed this topic from the angle of insurance rates. Industry had come to us saying that insurance rates would increase because of the introduction of the regulations. Our answer to that comment was based on the logic of establishing rate premiums for insurance companies. In fact, the premiums should go down because of the communication of information with respect to the hazards involved in handling a particular material. In other words, the level of safety would increase and the risk of damage decrease.

With respect to labour unions being required to label particular products, from our point of view, this is part of their normal job description and the normal operating expenses of the company. It has nothing to do with the fact that a product is dangerous. As far as we are concerned, there is no rationale to that statement.

Senator Rowe: You mentioned the figure of \$25 million. Perhaps you already indicated it, but how did you arrive at that figure? Who said \$25 million?

Miss Stailkovich: I did.

Senator Rowe: Is there agreement among the principal parties involved that that figure is accurate?

Miss Stailkovich: I arrived at the figure of \$25 million by, first, isolating those industry segments on which the regulations would have the greatest impact. One of the problems of conducting this socio-economic impact study was that the data was very sketchy. I tried to itemize the number of packages, the volume of dangerous goods moved by the trucking industry in Canada, and the labelling or placarding in terms of costs. Again, I hasten to emphasize that I did not look at other modes of transportation because these placarding, labelling

[Traduction]

cussions du règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Je voudrais par ailleurs insister sur le fait que le coût de rattrapage n'était pas compris dans l'analyse des conséquences. Je crois que dans de nombreux cas, les industries ont essayé d'insérer ce coût dans leur version de l'analyse des conséquences du règlement. Étant donné que le règlement en vigueur exigeait que l'on s'y conforme jusqu'à un certain point, et du fait que les industries ne respectaient peut-être pas ce règlement à la lettre, leur évaluation des coûts peut avoir quelque peu gonflée.

Le président: Étiez-vous au courant des conséquences que pourraient avoir sur les coûts les éventuelles demandes syndicales en vue d'obtenir une meilleure compensation pour leurs membres par suite des responsabilités supplémentaires que ceux-ci devront assumer en ce qui concerne l'étiquetage et la manipulation des marchandises dangereuses en vertu du nouveau règlement?

Mlle Stailkovich: Oui, je le savais. Je répondrai à cette question de deux points de vue. D'abord, nous avons entendu dire que les syndicats pourraient demander des augmentations de salaires parce que leurs membres auraient à manipuler des marchandises dangereuses. A ceci nous répondons qu'ils manipuleront toujours les mêmes marchandises. Le seul fait de savoir que c'est un produit dangereux n'augmente pas les dangers ou les risques par rapport à la situation antérieure. Nous avons également étudié cette question du point de vue des taux d'assurance. L'industrie nous a dit que ses taux d'assurance augmenteraient par suite de l'entrée en vigueur du nouveau règlement. Nous avons répondu que les critères habituels d'établissement des primes d'assurance continueraient de jouer. En fait, les primes devraient baisser grâce à la divulgation des renseignements sur les dangers de la manipulation de certaines marchandises. En d'autres termes, le niveau de sécurité devrait augmenter et le risque de dommages, diminuer.

En ce qui concerne l'obligation pour les membres des syndicats d'étiqueter certains produits, à notre avis, cela fait partie de leurs tâches normales et des dépenses d'exploitation normales de la compagnie. Cela n'a rien à voir avec le fait que le produit est dangereux. Quant à nous, cet argument ne repose sur aucun motif sérieux.

Le sénateur Rowe: Vous avez parlé du chiffre de \$25 millions. Vous l'avez peut-être déjà expliqué, mais comment en êtes-vous arrivé à ce chiffre? Qui a dit \$25 millions?

Mlle Stailkovich: C'est moi.

Le sénateur Rowe: Les principaux intéressés acceptent-ils ce chiffre comme étant exact?

Mlle Stailkovich: J'ai obtenu ce chiffre en isolant d'abord les secteurs de l'industrie sur lesquels le règlement aurait le plus de conséquences. Un des problèmes que pose cette étude des répercussions socio-économiques découle de ce que les données sont très rares. J'ai essayé d'évaluer le nombre de contenants, le volume de marchandises dangereuses transportées par l'industrie du camionnage au Canada, et le coût de l'étiquetage ou de l'affichage. Encore une fois, je m'empresse d'insister sur le fait que je n'ai pas considéré les autres modes

[Text]

and marketing requirements were already in place and costs should be nil or minimal.

I had also heard from industry that the cost for regulations would be in the order of \$40 million. I immediately asked for the basis of their cost estimates, and upon listening to their representatives, I realized that in many cases they were including catch-up costs, to which I referred before. This indicates that they were beginning to realize that the transport of dangerous goods regulations will be enforced.

Therefore, because they would now have to comply with the regulations, notwithstanding that the regulations were more or less already in place, they tried to include catch-up costs. So I followed the rule of thumb for which statisticians are famous, and I cut their figure in half. Another rule of thumb which I followed was recently published in *Business Week*. It said that If one took the administrative costs of an agency—this is in the United States—and multiplied by 20, one would come up with the approximate figure of what it costs industry to comply with government regulations. The total transport of dangerous goods budget for 1980-81 was \$1.3 million, which also substantiates the figure of \$25 million.

The figure is based on the extrapolations of some data and an educated guess. I have spoken to industry about this, and they have indicated no objections, which also assures me that I am in the right ballpark.

Senator Rowe: So in the absence of any strong disagreement, you feel—and I would think rightly so—that there is probably agreement?

Miss Stailkovich: Yes. As I stated before, in the order of magnitude it may be \$20 million or it may be \$30 million, so I feel that \$25 million is a fairly close estimate.

The Chairman: Who in industry did you consult about the question of costs?

Miss Stailkovich: In subsequent drafts 1 to 4 we had consulted with over 80 industrial associations. After reviewing the comments they had submitted, I tried to isolate certain areas where they felt the cost impact would be prevalent. Following that a four or five-page questionnaire was prepared and sent out to certain segments of the industry in order to isolate costs areas into actual figures and to question them, if they felt that there would be a cost impact, as to their rationale. We felt that in many cases—and I use the example of insurance rates—their complaints were not justified. We wanted to isolate real costs from perceived costs.

The Chairman: My next question is not meant to be controversial, although you may regard it as such. On what information did you base your view that insurance costs would not go up?

[Traduction]

de transport parce que les exigences d'affichage, d'étiquetage et de commercialisation s'appliquent déjà pour eux et cela devrait leur coûter rien, ou peu.

J'ai également entendu les représentants de l'industrie prétendre que le coût de l'application du règlement serait de l'ordre de \$40 millions. Je leur ai immédiatement demandé sur quoi se fondait leur estimation et, en les écoutant, je me suis rendu compte que dans de nombreux cas, ils incluaient les coûts de rattrapage auxquels j'ai fait allusion tout à l'heure. Cela indique qu'ils commençaient à se rendre compte que le règlement sur le transport des marchandises dangereuses sera bel et bien appliqué.

Par conséquent, étant donné qu'ils devront désormais se conformer au règlement, peu importe qu'il existait déjà ou non en partie, ils ont essayé d'inclure les coûts de rattrapage. Aussi ai-je suivi la règle du pouce qui a fait la gloire des statisticiens, et j'ai coupé leur chiffre en deux. Une autre règle du pouce que j'ai suivie a été récemment publiée dans *Business Week*. On y disait que si on prenait les frais d'administration d'un organisme—cela s'applique aux États-Unis—et qu'on le multipliait par 20, on obtiendrait le chiffre approximatif de ce qu'il en coûte à l'industrie pour se conformer aux règlements de l'État. Or, le budget total 1980-1981 pour le transport des marchandises dangereuses s'élevait à \$1.3 million, chiffre qui confirme le mien de \$25 millions.

Ce chiffre se fonde sur les extrapolations de certaines données et sur mon expérience. J'en ai parlé à l'industrie, et ses représentants ne m'ont fait part d'aucune opposition, ce qui me donne raison.

Le sénateur Rowe: En fin de compte, en l'absence d'un profond désaccord, vous estimez—et je le crois aussi—qu'il y a probablement accord?

Mlle Stailkovich: Oui. Comme je l'ai indiqué tantôt, le coût pourrait s'élever à \$20 millions ou à \$30 millions, dans cet ordre de grandeur; c'est pourquoi j'estime que le chiffre de \$25 millions constitue une estimation passablement précise.

Le président: Qui dans l'industrie avez-vous consulté sur la question des coûts?

Mlle Stailkovich: Pour chacun des quatre projets nous avons consulté plus de 80 associations industrielles. Après examen de leurs commentaires, j'ai essayé d'isoler certains secteurs pour lesquels ils estimaient que les conséquences au chapitre des coûts seraient notables. Par la suite, nous avons mis au point un questionnaire de quatre ou cinq pages que nous avons expédié à certains secteurs de l'industrie afin de chiffrer certains secteurs de coûts et en vérifier le bien-fondé, s'ils estimaient qu'il y aurait des conséquences sur leur coût. Nous nous sommes rendus compte que dans bon nombre de cas—et j'ai pris l'exemple des taux d'assurance—que leurs plaintes n'étaient pas justifiées. Nous avons voulu isoler les coûts réels des coûts perçus.

Le président: Ma prochaine question n'a pas pour objet de soulever de controverse, même si c'est ce que vous pourriez y voir. Sur la foi de quels renseignements êtes-vous certaine que les coûts ne monteront pas?

[Text]

Miss Stailkovich: We met with the Insurance Bureau of Canada.

The Chairman: Could you give us the names of the people with whom you met?

Miss Stailkovich: Yes, there were about 6 people. I am going from my memory of one year ago, but there was a Mr. Crawford, Mr. Thompson—

The Chairman: That's good enough, thank you.

Senator Rowe: I am not sure I am clear on this insurance situation. As I understand it, the insurance companies themselves feel that the costs will go up, is that correct?

Miss Stailkovich: No. As a matter of fact, a representative from a drug wholesale association stated that he had heard a rumor from an insurance spokesman that insurance rates would go up.

Senator Rowe: Was any rationalization given for that statement?

Miss Stailkovich: No. That is my point.

Senator Rowe: How in heaven's name could they assume that costs would go up when, in fact, we are providing, or we hope to provide greater safety? Surely, costs should go down.

Miss Stailkovich: That was our point. But we had to provide some assurances to the industry that we had looked at the problem. So for the past two years, we held meetings with the Insurance Bureau of Canada, which are included in the impact statement. They stated that the rates were based on historical claims and that if no claims had been made, there was no justification to increase the rates. They gave one particular case in which they felt the rate increases may be necessitated because of the regulations. They outlined the scenario of a company or firm intentionally withholding or mislabelling the product that was being shipped. For example, if acetone is shipped as acetone, there would be no impact on insurance rates, but if acetone were shipped as general freight and not accurately described and an accident occurred, then there may be an increase. Such an occurrence would not be a result of our regulations per se, but of the operating practices of the company.

The Chairman: Are there any new items of material included under the proposed regulations which are not covered by the present regulations?

Miss Stailkovich: No. The impact statement is quite lengthy and because of the volume of the regulations and the very great difficulty in establishing all the existing regulatory systems and evaluating their costs, I tried to concentrate on basic areas. For example, company A, B or C will incur an extra cost of a few thousand dollars a year, and I have not included that in the impact statement, and I am sure you can well appreciate why.

[Traduction]

Mlle Stailkovich: Nous en avons parlé au Bureau des assurances du Canada.

Le président: Pouvez-vous nous donner le nom des personnes que vous avez rencontrées?

Mlle Stailkovich: Oui, à peu près six personnes. Cela fait déjà un an, mais de mémoire, je me souviens qu'il y avait M. Crawford, M. Thompson...

Le président: Cela suffit, merci.

Le sénateur Rowe: Je ne suis pas certain d'être clair sur cette question d'assurance. De la façon dont je le comprends, les compagnies d'assurance elles-mêmes estiment que leurs coûts monteront, n'est-ce pas?

Mlle Stailkovich: Aucunement. En fait, un représentant d'une association de grossistes en médicaments a déclaré avoir entendu une rumeur selon laquelle un porte-parole des compagnies d'assurance aurait affirmé que les taux d'assurance grimperaient.

Le sénateur Rowe: Cette déclaration s'appuyait-elle sur un motif quelconque?

Mlle Stailkovich: Je prétends que non.

Le sénateur Rowe: Comment, nom de Dieu, pourraient-ils prétendre que les coûts vont monter alors qu'en fait, nous sommes, ou nous espérons, offrir une meilleure sécurité? Il est évident que les coûts devraient baisser.

Mlle Stailkovich: C'est ce que nous prétendons également. Mais nous devons assurer quelque peu l'industrie que nous avons examiné le problème. Aussi, depuis deux ans, avons-nous tenu des rencontres avec le Bureau des assurances du Canada, qui participe à l'analyse des conséquences. Ses représentants nous ont déclaré que leurs taux étaient basés sur les réclamations antérieures et qu'en l'absence de réclamations antérieures, rien ne justifiait l'augmentation des taux. Il a cité l'exemple d'un cas où selon lui, l'augmentation des taux est justifiée en raison des règlements. Il a tracé le scénario d'une société ou d'une entreprise qui, délibérément, ne déclare pas un produit ou lui appose une étiquette trompeuse. Par exemple, si la société déclare que le produit expédié est de l'acétone, il n'y aura aucune incidence sur les taux d'assurance, mais si l'acétone est expédié sous une fausse description, telle «marchandise générale» et qu'un accident survienne, il pourrait en résulter une augmentation. Un tel incident ne serait pas le fruit de nos règlements mais des pratiques de la société.

Le président: Les projets de règlements visent-ils de nouveaux produits qui ne sont pas inclus dans les règlements actuels?

Mlle Stailkovich: Non. Le rapport sur les répercussions est très long et à cause du volume des règlements et de la difficulté de répertorier tous les systèmes actuels de réglementation et d'en évaluer les coûts, j'ai tenté de ne faire porter mes commentaires que sur certaines questions fondamentales. Par exemple, la société A, B ou C devra assumer des frais supplémentaires de quelques milliers de dollars par année, mais je n'en ai pas parlé dans le rapport sur les répercussions, et je suis certaine que vous savez pourquoi.

[Text]

The Chairman: You told us that there are, perhaps, some 80 different organizations in industry that you consulted with respect to the cost.

Miss Staikovich: With respect to the draft regulations. Because of the time limit I was under, I sent out a questionnaire to about seven industrial associations which were similar in nature to other industrial associations, in order to identify and isolate those particular areas of cost. They would be uniform across the industry.

The Chairman: Could you give us the name of some of those organizations?

Miss Staikovich: We consulted with the Canadian Trucking Association; the Canadian Chemical Producers' Association; the Canadian Manufacturers of Chemical Specialties Association; the Canadian Manufacturers' Association; and some others.

The Chairman: That is fine, thank you.

Senator Riley: I did not quite catch your name. Are you a statistician by profession?

Miss Staikovich: Yes, and my name is Marjorie Staikovich.

Senator Riley: You mentioned that labour would not have a valid argument for increased compensation for the handling of dangerous goods. You are hardly in a position to brush off the fact that there may be many labour difficulties since this could provide a serious negotiating point between the unions and management and may result in higher wages and, therefore, higher cost to management. What part of that \$25 million must be borne by industry; all of it?

Miss Staikovich: I was addressing the chairman's question with respect to labour. I certainly do not brush off the concerns of labour. My point was made totally from the point of view that the proposed regulations will result, we hope, in an increased level of safety. If the labour unions' concern is for safety, I am saying they would have no justification to ask for increased wages on that basis.

With respect to the \$25 million, most, if not all of it, would be incurred by industry.

Senator Riley: This will, naturally, have some effect on the cost of transportation.

Miss Staikovich: Also included in the impact statement was an analysis of freight rates both for the trucking and for the railway mode. With respect to the railway mode, which has been regulated with respect to the transportation of dangerous goods, it is of particular interest to note that a carload of liquefied chlorine gas moves at the same freight rate as a boxcar loaded with hockey pucks. If one were to assume, therefore, that because a product is dangerous, it would move at an increased freight rate, that example casts some doubt on that.

With some trucking data I had on hand, I tried to compare freight rates for particular commodities. For all intents and purposes, in the trucking industry the freight rates are based

[Traduction]

Le président: Vous nous avez dit avoir consulté environ 80 différentes organisations de l'industrie au sujet des coûts.

Mlle Staikovich: Nous les avons consultées au sujet des projets des règlements. Étant donné le très court délai imparti, j'ai envoyé un questionnaire à environ sept associations industrielles, semblables à d'autres associations du même genre, afin d'obtenir des données sur les sources particulières de coûts. Ceux-ci seraient uniformes dans toute l'industrie.

Le président: Pouvez-vous nommer certaines des organisations?

Mlle Staikovich: Nous avons consulté l'Association des camionneurs du Canada, l'Association de producteurs de produits chimiques du Canada, la Canadian Chemical Specialties Association, l'Association des manufacturiers canadiens et quelques autres.

Le président: C'est bien, je vous remercie.

Le sénateur Riley: Je n'ai pas saisi votre nom. Êtes-vous statisticienne de profession?

Mlle Staikovich: Oui.

Le sénateur Riley: Vous avez indiqué que les syndicats ne pourraient pas justifier l'augmentation des indemnités demandées pour la manutention des marchandises dangereuses. Vous n'êtes guère en position d'écarter la possibilité de problèmes syndicaux puisque cette mesure pourrait prêter à controverse lors des négociations entre les syndicats et la gestion et entraîner une augmentation des salaires et, par conséquent, des coûts plus élevés pour la gestion. Quelle proportion des coûts de \$25 millions doit être assumée par l'industrie? La totalité?

Mlle Staikovich: Je répondais à la question du président concernant les syndicats. Je n'écarte certainement pas leurs préoccupations. Je voulais simplement signaler que les projets de règlements entraîneront, nous l'espérons, une plus grande sécurité. Si les syndicats s'inquiètent de la sécurité, je dis qu'ils n'auraient pas raison de demander des augmentations de salaire pour cette raison.

Pour ce qui est des \$25 millions, la plupart sinon la totalité de ces coûts seraient assumés par l'industrie.

Le sénateur Riley: Naturellement, cela aurait une incidence sur les frais de transport.

Mlle Staikovich: Le rapport sur les répercussions comprenait une analyse des frais de transport tant pour les camionneurs que pour les sociétés de chemins de fer. Les sociétés de transport ferroviaire sont déjà assujetties aux règlements concernant le transport des marchandises dangereuses, et il convient de signaler qu'un chargement de chlore liquéfié est expédié au même taux qu'un chargement de rondelles de hockey. Ainsi, si nous devons assumer que les frais de transport d'un produit dangereux doivent être plus élevés, cet exemple susciterait certains doutes.

Avec les données que j'avais en main sur l'industrie du camionnage, j'ai tenté de comparer les frais de transport pour divers produits. A toutes fins pratiques, les frais de transport

[Text]

on the value of the commodity being shipped—the higher the value the higher the freight rate.

I could not establish that because a product was dangerous, it had a higher freight rate than a product that was not dangerous.

Our consultations with the trucking industry, through the trucking association, indicate that the major components of a freight rate are based on labour and fuel costs. Therefore, with respect to the transportation of dangerous goods regulations, there will be very little effect on freight rates.

The Chairman: It strikes me that, if someone were going to have to pay \$25 million to comply with these regulations, he would not be expecting to take it out of his own pocket, but would be expecting to recover it. If it is not reflected in the cost of transportation, it is going to be reflected in the cost of something, perhaps in the actual cost of the particular commodity.

Miss Stailkovich: I will try to put it into perspective. We did an analysis on the stability of the chemical manufacturing industry in Canada. It is the shippers and manufacturers of dangerous products who will incur the greater proportion of the cost of \$25 million.

We calculated that the \$25 million represents less than one per cent of their total gross operating revenues.

The Chairman: I do not see the significance of that. Is that meant to indicate that you feel they can absorb it without passing it on?

Miss Stailkovich: They can absorb most of it. There may be some isolated cases where they have to pass on the cost because they are operating on such a slim margin. However, in the overall sense, I am saying that it is a very small part of their overall operating revenues.

The Chairman: I understood you to say that most of this \$25 million was a one-time cost. Judging from the audio-visual presentation, there will have to be continuing labelling and that kind of thing from year to year.

Miss Stailkovich: Yes.

The Chairman: Is that an additional cost?

Miss Stailkovich: That is an additional cost, but it is minimal because of the technology of the industry today. In the analysis we have tried to isolate labelling costs for re-usable packages and non-reusable packages. With re-usable packages, the labelling cost can be incorporated in the cost of the normal labelling of a package—for example, a plastic bag. With respect to non-reusable packages, such as drums, labelling costs will be incurred year after year but, again, depending on the inventory that a company maintains, it is certainly not in the order of \$25 million. It will vary depending on the type of company operation.

[Traduction]

dans l'industrie du camionnage sont fondés sur la valeur des marchandises expédiées: plus la valeur est élevée, plus les frais de transport sont élevés.

Rien ne m'a permis de conclure que les frais de transport étaient plus élevés du fait que le produit à expédier était dangereux.

Les consultations que nous avons eues avec l'industrie du camionnage, par l'entremise de son association, ont révélé que les principaux éléments des taux de fret sont la main-d'œuvre et les coûts du carburant. Ainsi, les règlements sur le transport des marchandises dangereuses auront très peu d'incidence sur les frais de transport.

Le président: Il me semble que si quelqu'un devait payer \$25 millions pour pouvoir respecter les dispositions de ces règlements, il ne prévoirait pas puiser à même ses propres ressources, mais s'attendrait à récupérer ces sommes. S'il n'est pas tenu compte de cet aspect dans l'établissement des frais de transport, celui-ci sera pris en considération ailleurs et se reflétera peut-être sur le coût réel d'une marchandise donnée.

Mlle Stailkovich: Je vais tenter de placer cette question en perspective. Nous avons fait une analyse de la stabilité de l'industrie de fabrication de produits chimiques au Canada. Ce sont les expéditeurs et les fabricants de marchandises dangereuses qui devront assumer la plus large part des coûts de \$25 millions.

Nous avons calculé que ces \$25 millions représentent moins de un pour cent du total de leurs recettes brutes de fonctionnement.

Le président: Je ne vois pas l'importance de cette donnée. D'après vous, cela signifie-t-il qu'ils peuvent absorber les coûts sans tenter de les récupérer?

Mlle Stailkovich: Ils peuvent absorber la plus grande part de ces frais. Il se peut que dans certains cas isolés, les intéressés aient à transmettre les coûts parce que leur marge de profit est très mince. Cependant, dans l'ensemble, je dis que cela constitue une faible part de leurs recettes globales de fonctionnement.

Le président: J'ai cru comprendre que la plupart de ces \$25 millions constituent une dépense forfaitaire. Or, d'après la présentation audiovisuelle, les exigences d'étiquetage et autres devront être respectées d'année en année.

Mlle Stailkovich: En effet.

Le président: S'agit-il de frais supplémentaires?

Mlle Stailkovich: Ce sont des frais supplémentaires minimes étant donné le perfectionnement des techniques de l'industrie aujourd'hui. Dans l'analyse, nous avons tenté de distinguer entre les coûts d'étiquetage pour les emballages réutilisables et ceux qui ne le sont pas. Dans le cas des emballages réutilisables, les coûts d'étiquetage peuvent être intégrés aux coûts d'étiquetage normaux d'un emballage, par exemple, un sac en plastique. Pour ce qui est des emballages qui ne sont pas réutilisables, tels les barils, les frais d'étiquetage devront être assumés année après année mais, là encore, sous réserve de l'importance des stocks d'une société, cela ne représenterait

[Text]

With respect to placarding of vehicles, again, economies can be achieved through permanent placarding systems making it a one-time cost. There is now a flip-type placard which is weather-resistant and can last for five to ten years, as opposed to a non-reusable placard the cost of which will be incurred year after year. However, this does not amount to \$25 million; at the very most it may be about \$1 million.

The Chairman: Do you mean per year?

Miss Stailkovich: Yes, but that is just off the top of my head and I do not have any figures to substantiate that right now.

The Chairman: I suppose Mr. Gaudreau could give us copies of the present regulations.

Mr. Gaudreau: No, they are not available right now.

The Chairman: You said that much of what was required to be done by the proposed regulations would, in fact, be required to be done by regulations now in effect; that is what I want to pursue.

Miss Stailkovich: That is the CTC—the transportation of dangerous goods by rail. The regulations for dangerous commodities by marine mode come under the Canada Shipping Act. Transportation of explosives is governed by regulations under the Explosives Act.

Senator Adams: What are the regulations with respect to exemptions of mail order shipments of dangerous goods by companies such as Simpsons-Sears or Eaton's?

Miss Wiwczaruk: A lot of goods being handled and presented for sale by stores such as Simpsons-Sears, Eaton's and Canadian Tire are products that are generally going to be considered consumer commodities or, because of their size, they will be considered limited quantities. Exemptions are provided from either all of or a great deal of the regulations for these products. It is felt that there will be very little requirement for these kinds of companies to have to comply with them when they are shipping small items in small quantities to their customers or to other stores. If, for instance, Sears or Canadian Tire was transporting a full truckload of something that would normally be considered a dangerous commodity, even though it is in small packaging, we are considering that they should have to comply with the regulations in their entirety, because then you have a case where you have very large amounts of a dangerous commodity which, in the event of a traffic accident, could substantially increase the hazards involved.

From my understanding of communications with organizations, they have no difficulties with that full truckload situation. They were more concerned that we were going to be calling for the "one-bottle" and "one-can" type of operation that they would be shipping to a customer. I think we have adequately taken care of that in the Draft IV exemptions. We

[Traduction]

certainement pas des débours de \$25 millions. Tout sera essentiellement fonction du genre d'opérations de la société.

Pour ce qui est des affiches apposées sur les véhicules, il y a moyen de réaliser des économies en apposant des affiches permanentes qui nécessitent une dépense unique. Il existe maintenant une affiche réversible qui résiste aux intempéries et qui peut durer de cinq à dix ans, en comparaison d'une affiche qui ne peut être réutilisée et qui nécessite des dépenses annuelles. Cependant, cela ne représente pas une somme de \$25 millions, mais, au maximum, environ \$1 million.

Le président: Par année?

Mlle Stailkovich: Oui, mais c'est un chiffre approximatif dont je ne peux démontrer l'exactitude pour l'instant.

Le président: J'imagine que M. Gaudreau pourrait nous donner des exemplaires des règlements actuels.

M. Gaudreau: Non, nous ne les avons pas pour l'instant.

Le président: Vous nous avez dit que les projets de règlements imposent en réalité à peu près les mêmes exigences que les règlements qui sont présentement en vigueur. C'est dans cette veine que je voudrais poursuivre.

Mlle Stailkovich: Il s'agit de la CCT, du transport des marchandises dangereuses par rail. Les règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses expédiées par voie maritime relèvent de la Loi sur la marine marchande du Canada tandis que ceux sur le transport des explosifs sont édictés aux termes de la Loi sur les explosifs.

Le sénateur Adams: En quoi consistent les règlements sur les exemptions relatives à l'expédition de marchandises dangereuses commandées par courrier de sociétés telles Simpsons-Sears ou Eaton?

Mlle Wiwczaruk: La majorité des marchandises maintenues ou vendues par les magasins tels Simpsons-Sears, Eaton et Canadian Tire sont en général des produits de consommation ou, à cause de leur taille, entrent dans la catégorie des quantités limitées. Ces produits sont exemptés de l'application d'une partie ou de la totalité des règlements. On a jugé qu'il y avait très peu de raisons pour lesquelles il faudrait exiger que ces sociétés soient assujetties aux règlements lorsqu'elles expédient de petits articles en faibles quantités à leurs clients ou à d'autres magasins. Si, par exemple, Simpsons ou Canadian Tire transportait un plein chargement d'une matière qui serait normalement considérée comme dangereuse, même si elle est emballée en petits paquets, nous estimons que ces sociétés devraient respecter les dispositions des règlements dans leur totalité. En effet, il s'agit là d'une grande quantité de marchandises dangereuses, ce qui, en cas d'accident de la circulation, augmenterait considérablement les dangers.

Les renseignements que nous ont fournis les organisations relèvent que les pleins chargements de ce genre posent peu de problèmes. Les organisations étaient plus inquiètes de la possibilité que nous demandions à voir une bouteille ou un contenant qu'elles expédient à un client. Je crois que nous avons offert une solution adéquate dans la quatrième version en

[Text]

have indicated there that small quantities will not require to be regulated. The regulations will apply when they are shipping very large amounts in a vehicle or in a container.

Senator Adams: Most of the shipments to the north go by rail, air or barge. It was mentioned by Miss Stailkovich that some costs will result from the need for 25 million custom-made containers. Are the regulations set down as to what type of container you have to build in a factory to contain a particular dangerous commodity?

Miss Stailkovich: The impact on the package manufacturing company is expected to be minimal because in many cases existing packages will be grandfathered under the regulations. If they choose to develop a package or use packages which are regulated under our regulations, that is their choice. It is not obligatory. For all intents and purposes, existing packages will continue to be used.

The Chairman: Would you be able to give us an estimate as to when this study is likely to be in such form that it would be reasonable for the committee to ask for it?

Miss Stailkovich: It was mentioned by one of the senators that a further meeting will be held in September. The report will be ready by early August, so if you choose to review it before then, you can do so.

The Chairman: If there are no other questions on this point, I suggest we proceed to the third question you instructed me to inquire about, and that is, the manner in which the co-ordination of legislation and regulations dealing with the transportation of dangerous goods is dealt with in the European Economic Community. Miss Wiwczaruk is going to speak on that subject.

Miss Wiwczaruk: The members of the European Economic Community are countries which have been involved in the development, as well as the signing, of several European conventions which are called international conventions. One is called the European Agreement for the Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), and the other is the International Agreement for the Carriage of Dangerous Goods by Rail (CIM), and it has regulations that are abbreviated to RID. I use those abbreviations because it is normal terminology when one is speaking of these regulations.

The RID regulations have been in existence for well over 40 years, I believe, in total and the ADR regulations have been in existence for something like 20 or 25 years. These regulations are pertinent for the transportation by those particular modes within Europe, and particularly for RID within some of the countries in the Middle East. The regulations have been based on a similar system to the recommendations of the United Nations prepared by experts on the transport of dangerous goods. These recommendations include the classification system—the labelling and the placarding—and the identification number that was illustrated by Mr. Gaudreau. The principles that are covered within the United Nations recommendations are one of the bases for the regulations that we are developing within this country.

[Traduction]

prévoyant des exemptions où il n'est pas nécessaire de se conformer aux règlements sauf quand il y a expédition de très grandes quantités dans un véhicule ou dans un conteneur.

Le sénateur Adams: La plupart de nos expéditions vers le nord sont faites par rail, par air ou par bateau. M^{lle} Stailkovich a mentionné que les frais découleraient en partie de la nécessité de fabriquer des conteneurs sur mesure. Existe-t-il des règlements quant au genre de conteneur que doit construire une usine en vue du transport d'une marchandise dangereuse en particulier?

Mlle Stailkovich: L'incidence sur les sociétés de fabrication d'emballages sera minime puisque dans de nombreux cas, les emballages actuels seront protégés en vertu des règlements. Si la société décide de fabriquer un emballage ou d'utiliser des emballages qui sont réglementés aux termes de nos règlements, libre à elle. Il n'existe aucune obligation à ce sujet. À toutes fins pratiques, il sera possible de continuer d'utiliser les emballages actuellement employés.

Le président: Pouvez-vous nous dire quand le rapport de l'étude sera suffisamment avancé pour que le Comité en demande un exemplaire?

Mlle Stailkovich: Un des sénateurs a mentionné la tenue d'une autre réunion en septembre. Le rapport sera prêt au début d'août, et si vous décidez de l'étudier avant cela, vous pourrez le faire.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, je propose que nous passions à la troisième question que vous m'avez demandé de soulever, à savoir comment la Communauté économique européenne procède à la coordination des lois et des règlements traitant du transport des marchandises dangereuses. Mlle Wiwczaruk traitera du sujet.

Mlle Wiwczaruk: Les pays membres de la Communauté économique européenne ont participé à l'élaboration de plusieurs conventions européennes, dites internationales, et en ont ratifié quelques-unes. L'une d'entre elle s'appelle la convention européenne sur le transport des marchandises dangereuses par voie routière (ADR) et l'autre est l'accord international sur le transport des marchandises dangereuses par rail (CIM), et il y a aussi d'autres règlements appelés RID. J'emploie ces abréviations puisque c'est la terminologie courante qu'on utilise en parlant de ces règlements.

Les règlements RID existent depuis plus de 40 ans, je crois, et les règlements ADR depuis environ 20 ou 25 ans. Ces règlements conviennent au transport effectué par ces modes particuliers en Europe, et plus particulièrement pour le transport de marchandises dangereuses par rail, dans certains des pays du Moyen-Orient. Ils ont été fondés sur un système similaire aux recommandations des Nations-Unies qui ont été formulées par des experts en matière de transport de marchandises dangereuses. Ces recommandations incluent le système de classification, l'étiquetage—la symbolisation—et le numéro d'identification qui a été illustré par M. Gaudreau. Les principes qui sont touchés par les recommandations des Nations-Unies ont servi de base aux règlements que nous élaborons au Canada.

[Text]

The Europeans have felt that they required an equally consistent set of regulations, and as a result, are considering closer ties with the UN recommendations. As they have developed some of their requirements before the UN had actually written their own recommendations, and also because the UN recommendations do change from time to time as a result of considerations of its committee, the two European organizations have chosen to accept what has been dealt with by the United Nations, and are slowly incorporating it into their own requirements. They have a problem with immediate action to be taken by incorporating these requirements because of the protocol of conventions that they have to deal with. They all have to be signed and agreed to be their individual governments, so it can take a longer period of time to actually see them within their own documents. However, we are encouraged that there is going to be a similar and consistent system for road and rail transport within Europe that will make it easier to transport by sea using the UN recommendations. Then it will be quite easy for incorporation into transportation within North America as both the United States and Canada are incorporating many of the UN requirements within their own individual regulations. In Canada, we are developing requirements within the proposed regulations. The United States has recently adopted some of the principles of the United Nations recommendations in their rules.

The labelling and placarding is exactly the same. The indication that Mr. Gaudreau displayed was that the placards are the same in colour and symbols, and the use of numbers is normally on a side plate for identification in the event of an accident so that they can by emergency response guides and teams determine what the problem is and resolve it. The option is being provided in North America for that type of system, but we are also asking for it possibly to appear right on the placard itself. We are finding that the world is tending to agree on the way in which dangerous goods should be transported, and we are quite encouraged by what is happening in Europe.

The Chairman: I gather from what you have just told us, although there is not yet complete harmony between the proposed regulations and regulations in effect in the EEC and those proposed in the UNH recommendations that the tendency is to draw nearer and nearer.

Miss Wiwczaruk: That is right. Basically, it is the time-frame that is the major problem. We find it is getting closer and closer basically because the major principles have been accepted and adopted in the European systems.

There have been some consequential amendments that have been made to the UN recommendations which now have to be incorporated, and it is simply a matter of time from when the UN decides to accept a proposed change or to add something new, for it to get to the European organization, and for them to discuss it and incorporate it appropriately within their systems. But we do not feel that it is a very long period of time.

[Traduction]

Les Européens ont jugé qu'il leur fallait un ensemble aussi cohérent de règlements et par conséquent, ils entendent se rapprocher davantage des recommandations des Nations Unies, car ils avaient élaboré certaines de leurs exigences, avant que les Nations Unies aient rédigé leurs recommandations, et également parce que les recommandations des Nations Unies changent à l'occasion, par suite des considérations de leur comité. Les deux organismes européens ont choisi d'adopter les recommandations des Nations Unies, et les incorporent lentement à leurs propres exigences. L'incorporation immédiate de ces exigences leur pose un problème, car ils doivent respecter le protocole des conventions. Ces dernières doivent être signées et acceptées par leurs gouvernements respectifs, de sorte qu'il faut prévoir une plus longue période de temps pour qu'elles soient incorporées à leurs propres documents. Toutefois, nous sommes encouragés par le fait qu'il doit y avoir, en Europe un système semblable et unique pour le transport routier et ferroviaire, qui permettra de transporter plus facilement par mer en utilisant les recommandations des Nations Unies. Ensuite, il sera tout à fait facile de les incorporer au transport en Amérique du Nord, car les États-Unis et le Canada incorporent un grand nombre des exigences des Nations Unies à leurs propres règlements. Au Canada, nous élaborons des exigences aux règlements proposés. Les États-Unis ont récemment adopté certains des principes contenus dans les recommandations que font les Nations Unies dans leurs règles.

L'étiquetage et l'affichage sont exactement les mêmes. M. Gaudreau a indiqué que les affiches sont les mêmes en couleurs et en symboles, et il y a normalement, des numéros sur le côté, pour permettre l'identification, en cas d'accidents. Ainsi, les guides et les équipes peuvent déterminer en cas d'urgence ce en quoi consiste le problème et le résoudre. On fournit cette option en Amérique du Nord pour ce type de systèmes, mais nous demandons également qu'il figure si possible sur l'affiche elle-même. Nous estimons que le monde s'entend assez bien sur la façon dont les marchandises dangereuses devraient être transportées, et nous sommes tout à fait encouragés par ce qui se fait en Europe.

Le président: Si je comprends bien, même s'il n'y a pas encore harmonie complète entre les règlements proposés et les règlements en vigueur, dans la Communauté économique européenne, et proposées par les recommandations des Nations Unies, on tend à se rapprocher de plus en plus.

Mlle Wiwczaruk: C'est juste. Fondamentalement, c'est l'échéancier qui nous cause le plus grand problème. Nous trouvons que nous nous rapprochons de plus en plus, en raison des grands principes qui ont été acceptés et adoptés dans les systèmes européens.

Des amendements ont été apportés, par suite des recommandations des Nations Unies, et ils ont été incorporés. Ce n'est qu'une question de temps, du moment où les Nations Unies ont décidé d'accepter un changement proposé ou d'ajouter quelque chose de neuf, et du moment où il est accepté par toute l'organisation européenne, qui en discutera et l'incorporera comme il convient dans son système. Mais nous n'estimons pas

[Text]

It is just a matter, normally, of a two to four-year cycle, I would suggest.

The Chairman: In relation to the UN, is that organization working toward a set of regulations in this matter, which will be issued as a UN set of regulations? How is their work directed?

Miss Wiwczaruk: The Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods was set up over 25 years ago. It was a group of people who were to counsel the Secretary General of the United Nations on transportation of dangerous goods. As a result, it has issued what are called Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, which are being requested to be incorporated within any other international organization that has a regulatory type of influence, such as IMCO, the Intergovernmental Maritime Consultative Organization, or a national government itself.

In this case, Canada is leaning toward that system to a great extent. The International Civil Aviation Organization, which governs air transport, is incorporating the United Nations recommendations. The UN does not have any statutory instrument to require that whatever it produces in this line be the main instrument. It has called them recommendations and, basically through agreements, has had them incorporated within a regulatory or more stringent system of regulating and requiring dangerous goods to follow a particular system in transportation.

So basically it is the major base document which is now being expanded and used by many organization in Europe, the ADR and RID, IMCO for the sea and ICAO for the air, which basically is going to cover all of the major modes of transport for international transport. We have been advised recently that the Australian government is taking it into its legislative authority. So that country is adopting the UN recommendations for its national law; and, as I pointed out, a lot of the regulations that we are developing for Canada are based on what the United Nations has recommended.

The Chairman: Will there be any major items on which there is a significant difference between existing or expected UN recommendations and our proposed regulations?

Miss Wiwczaruk: The major aspects of communication, which involves the documentation, labelling and placarding, are the same. Where there may be differences between the present regulations that exist in Canada and the United Nations recommendations would be with respect to an individual substance and its classification—what it is to be considered when it is called a dangerous commodity. We have this problem at the moment. For instance, if you examine the Canadian Transport Commission's regulations, chlorine is considered a non-flammable gas. Under the United Nations system and our system it will be considered a poison gas. It is then required to bear the white label and placard with the skull and crossbones, to make clear that it has a potential danger.

[Traduction]

que cette période soit très longue. Ce n'est qu'une question, normalement, d'un cycle de deux à quatre ans selon moi.

Le président: L'ONU cherche-t-il à concevoir en cette matière, un ensemble de règlements qui seraient émis comme un ensemble de règlements des Nations Unies? Comment leur travail est-il orienté?

Mlle Wiwczaruk: Le comité d'experts sur le transport des marchandises dangereuses a été créé il y a plus de 25 ans. C'était un groupe chargé de conseiller le secrétaire général des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses. Par la suite, ce groupe a émis ce que nous appelons les recommandations sur le transport des marchandises dangereuses, dont on demande l'incorporation au sein de toute organisation internationale à caractère réglementaire, comme l'OMCI, l'Organisation internationale consultative de la navigation maritime, ou le gouvernement national lui-même.

Dans ce cas, le Canada tend largement à emprunter ce système. L'organisation internationale de l'aviation civile, qui est axée sur le transport aérien, adopte les règlements des Nations Unies. L'ONU n'a pas d'instruments réglementaires qui exigent que tout ce qu'elle produit dans ce domaine soit considéré comme instrument principal. Elle les appelle des recommandations et, surtout par des accords, elle les fait adopter dans un système réglementaire ou un système plus rigoureux de réglementation, qui exige qu'on adopte un système particulier pour le transport des marchandises dangereuses.

Il s'agit donc, fondamentalement, d'un grand document de base qui connaît maintenant une certaine expansion et est utilisé par de grandes organisations d'Europe, telles l'ADR (transport routier) le RID (Transport des marchandises dangereuses par rail), l'OMCI, pour la mer et l'OACI pour l'air, qui vont finalement couvrir tous les grands modes de transport internationaux. On nous a informés récemment que le gouvernement australien l'adopte dans son autorité législative. Ainsi, ce pays adopte les recommandations de l'ONU dans son droit national; et, comme je l'ai souligné, un grand nombre de règlements que nous adoptons pour le Canada sont fondés sur les recommandations des Nations Unies.

Le président: Y a-t-il, à d'autres chapitres, une différence importante entre les recommandations actuelles ou prévues des Nations Unies et nos règlements prévus?

Mlle Wiwczaruk: Les principaux aspects des communications, qui comportent la documentation, l'étiquetage et l'affichage, sont les mêmes. Les grandes différences entre les règlements actuels du Canada et les recommandations de l'ONU se situeraient dans les substances individuelles et leur classification—c'est-à-dire ce qui doit entrer en ligne de compte, lorsque le produit est appelé marchandise dangereuse. Nous connaissons ce problème à l'heure actuelle. Par exemple, dans les règlements de la Commission canadienne des transports, le chlore est considéré comme un gaz ininflammable. Dans le système des Nations Unies et notre système, il sera considéré comme un gaz toxique. Il faudra donc qu'elle porte l'étiquette blanche ainsi qu'en symbolisation la le crâne et les

[Text]

This is just the means of identifying the hazards involved in the product. At one time—I do not have the historical background—it was chosen to indicate that chlorine was a non-flammable gas. The principle has changed even in the United States. Although they classify it as a non-flammable gas, they do require that a poison label and placard be shown on it.

The regulations under the CTC have not been changed, basically because of the development of our regulations. That is one example that shows where there has been a difference; but I think that in such cases as this there has been some light shed on the subject, and people are tending to accept the differences in classification and realize that the more stringent one is usually the better one.

The Chairman: Are there any questions on this point? If not, I thank our witnesses for their clear and helpful answers and statements. Ladies, we appreciate the help you have given us, which has been substantial. We thank you for your attendance. We may trouble you again, when we get the documents you have been talking about; but obviously that will be some time in the future.

Perhaps the members of the committee might remain for a short time. Senator Bonnell has raised an important question which we might try to resolve. There may be one or two other questions that we should think about. Senator Bonnell, would you like to speak to the question you raised, as to whether we should adjourn our inquiry until the documents are available?

Senator Bonnell: Mr. Chairman, my attitude is that we seem to be talking about a document that certainly will be obsolete. There is a newer document. There may be only a few words changed, but those few words will change the meaning substantially. If it is the same as what we have before us, then we would be wasting our time listening to all the evidence. I believe it would be wise to wait until we get Draft V.

The Chairman: The proposed regulations, Unit I.

Senator Bonnell: Yes, and then Unit II and Unit III. We could start with Unit I, then go on with Units II and III later.

The Chairman: Are there any other comments on that point? Do I assume that silence means agreement?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Arising out of that is the question of whether we should try to meet again before the end of this month, or whether we should adjourn until the call of the chair, when we know the documents are ready.

Senator Bonnell: I move that we adjourn until the call of the chair, when the documents are available.

[Traduction]

os croisés, pour indiquer clairement qu'il comporte un danger éventuel.

Ce n'est que le moyen utilisé pour identifier les dangers que comporte le produit. A un certain moment, je n'ai pas les données historiques, ce symbole avait été choisi pour indiquer que le chlore est un gaz ininflammable. Le principe a changé, même aux États-Unis. Même s'ils le classent parmi les gaz ininflammables, ils exigent qu'une étiquette et une symbolisation représentant un produit toxique soit apposée.

Les règlements de la Commission canadienne des transports n'ont pas changé, surtout en raison de l'évolution de nos règlements. C'est un exemple qui illustre un domaine où il y a eu une différence; mais je crois que, dans de tels cas, on a donné quelques éclaircissements sur le sujet et la population tend à accepter les différences de classification et se rend compte que le règlement plus rigoureux est habituellement le meilleur.

Le président: Y a-t-il des questions sur ce point? Si non, je remercie nos témoins de leurs réponses et de leurs énoncés clairs et utiles. Mesdames, nous vous remercions de l'immense aide que vous nous avez apportée. Nous vous remercions d'être venues comparaître. Nous pourrions faire de nouveau appel à vous, lorsque nous recevrons les documents dont vous nous avez parlé; mais de toute évidence, ce ne sera pas avant un certain temps.

Peut-être les membres du Comité pourraient-ils demeurer dans la salle quelque temps. Le sénateur Bonnell a posé une importante question, que nous devrions essayer de résoudre. Il y a peut-être une ou deux autres questions auxquelles nous devrions réfléchir. Sénateur Bonnell, aimeriez-vous élaborer votre question, à savoir: devrions-nous suspendre notre enquête, tant que nous n'aurons pas reçu les documents?

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, il me semble que nous parlons d'un document qui sera certainement désuet. Il y a un document plus récent. Il se peut qu'il n'y ait que quelques mots de changés, mais ils modifieront sensiblement le sens. S'il s'agit du même document que celui qui a été déposé, nous perdrons alors notre temps à entendre tous les témoignages. Je crois qu'il serait plus sage d'attendre le projet V.

Le président: Le règlement proposé, partie I.

Le sénateur Bonnell: Oui, et ensuite partie II et partie III. Nous pourrions commencer par la partie I, puis poursuivre avec les parties II et III.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires sur ce point? Dois-je présumer qu'il n'y a pas de mot de consentement?

Des voix: Adopté.

Le président: Une question en découle, à savoir: devrions nous essayer de nous rencontrer à nouveau, avant la fin du mois, ou ne vaudrait-il pas mieux ajourner jusqu'à nouvelle convocation du président, lorsque nous saurons que les documents sont prêts.

Le sénateur Bonnell: Je propose que nous ajournions jusqu'à nouvelle convocation du président, lorsque les documents seront prêts.

[Text]

The Chairman: There is the question of whether we should make some kind of interim report to the Senate to explain this, or whether the committee feels it is not necessary to do that. Are there any views on that point?

Senator Bonnell: I suppose that nothing will happen, so far as the new regulations for the Dangerous Goods Act is concerned, at least until they are gazetted. Therefore we might make a statement that we are adjourning the hearings until we get the final draft.

The Chairman: That might best be done in a brief interim report. We will prepare that. Will you leave it to me to word the report, or would you like it to be considered at another meeting?

Senator Bonnell: I think the steering committee could look after it.

The Chairman: Then we will do that. The remainder of the meeting will be *in camera*.

The committee continues *in camera*.

[Traduction]

Le président: On peut se demander aussi si nous devrions rédiger un genre de rapport provisoire, pour donner au Sénat quelques explications, ou le Comité juge-t-il que ce n'est pas nécessaire. Y a-t-il d'autres opinions sur ce point?

Le sénateur Bonnell: Je présume que rien n'arrivera, pour ce qui est des nouveaux règlements connexes à la Loi sur les marchandises dangereuses, au moins tant qu'ils ne seront pas versés dans la *Gazette du Canada*. Par conséquent, nous pourrions déclarer que nous ajournons les audiences, tant que nous n'obtiendrons pas le projet final.

Le président: Il serait peut-être plus approprié de rédiger un bref rapport provisoire. Nous le préparerons. Vous en remettez-vous à moi pour la rédaction du rapport, ou aimeriez-vous qu'on l'examine lors d'une autre réunion?

Le sénateur Bonnell: Je crois que le Comité directeur pourrait s'en charger.

Le président: C'est ce que nous ferons alors. Le reste de la réunion sera à huis clos.

Le Comité poursuit ses travaux à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Jean-Maurice Gaudreau, Deputy Director, Transportation of Dangerous Goods;
Miss Diana Wiwczaruk, Senior Adviser, Commodity and International Coordinator;
Miss Marjorie Stailkovich, Chief, Standards Evaluation and Statistics Analysis.

Du ministère des Transports:

M. Jean-Maurice Gaudreau, directeur adjoint, Transport des marchandises dangereuses;
M^{lle} Diana Wiwczaruk, conseiller principale en matières dangereuses et coordonnatrice internationale;
M^{lle} Marjorie Stailkovich, chef de l'évaluation des normes et de l'analyse statistiques.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Delibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:

The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:

L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, November 5, 1981

Le jeudi 5 novembre 1981

Issue No. 15

Fascicule n° 15

First Proceedings respecting:

The inquiry into the national
rail passenger service provided
to Canadians by VIA Rail Canada
Inc.

Premier fascicule concernant:

L'étude portant sur le service
ferroviaire national de transport
de voyageurs assuré par VIA
Rail Canada Inc.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Anderson	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Anderson	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	Molgat
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 5, 1981
(27)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Anderson, Bell, Bonnell, Cottreau, Denis, Doody, Flynn, Graham, Langlois, Leblanc, Macdonald, Marshall, Muir, Petten, Riley, Rowe, Smith, Stollery and Wood. (19)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Buckwold, Frith and McElman. (3)

In attendance: Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Branch, Library of Parliament.

Witness: Mr. Les Benjamin, M.P.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman read a letter addressed to him, dated November 5, 1981 by the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

The Chairman read two Motions, extracted from the Minutes of Proceedings of the Senate dated November 4, 1981, respecting several substitutions in the membership of the Committee.

Mr. Benjamin made a statement and answered questions.

At 12:20 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 5 NOVEMBRE 1981
(27)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Anderson, Bell, Bonnell, Cottreau, Denis, Doody, Flynn, Graham, Langlois, Leblanc, Macdonald, Marshall, Muir, Petten, Riley, Rowe, Smith, Stollery et Wood (19).

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Buckwold, Frith et McElman (3).

Aussi présent: M. Jack Silverstone, chercheur, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

Témoin: M. Les Benjamin, député.

Le Comité, conformément à son Ordre de renvoi du 28 octobre 1981, poursuit son enquête sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président lit une lettre datée du 5 novembre 1981 que lui a adressée l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Le président lit deux motions tirées du procès-verbal des délibérations du Sénat du 4 novembre 1981, concernant plusieurs remplacements parmi les membres du Comité.

M. Benjamin fait une déclaration et répond aux questions.

A 12 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, November 5, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I have received a message indicating that there are five changes in the committee membership each change representing the replacement of one member by another. When I receive the official notice, I will read it to the committee. It is an extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*. In any event, I see that we have a quorum and therefore we can start with the meeting, and those senators who are not members are welcome. As you know, however, in the case of a vote, which I hope will not be necessary, such a vote will be restricted to members.

Honourable senators will recall that as a result of your instructions at the last meeting, which was a week ago today, I sent an invitation to the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport. With your permission I will read to you a letter which was delivered to me after I came into this room. It is dated November 5, 1981 and reads as follows:

Thank you for your letters of October 29 and November 4 inviting me to appear in front of the Senate Standing Committee on Transport and Communications.

I am prepared to appear in front of the Committee to explain and elaborate on the government's decision to rationalize rail passenger services in Canada. I believe my office has informed the Clerk of your Committee that, regrettably, other commitments have made my appearance this week impossible, but that various possibilities for next week are being explored.

Your letter of October 29 makes reference to a motion by the Committee asking for the extension of the effective date of the VIA Rail service reductions. The decision to discontinue certain services was an integral part of the revitalization plan I announced last July, and was taken by Cabinet only after careful consideration of all the factors involved. At this time, I am not prepared to ask my colleagues to reconsider their decision.

Yours sincerely,

Jean-Luc Pepin.

We have a firm reply to our request to the minister to discuss with us the decision to discontinue certain services of VIA Rail, and we have an assurance that the minister is prepared to appear before this committee at a time yet to be arranged.

You will notice from a copy of my letter dated October 29, which I will distribute to the members of the committee, that I am suggesting to the minister that the committee will endeavour to meet with him at his convenience.

With reference to the membership of the committee, I now have a copy of the *Minutes of the Proceedings of the Senate*

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 5 novembre 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30, pour enquêter sur le service-voyageur assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, un message m'apprend que cinq nouveaux membres viendront pour combler les cinq vacances du comité. Je vous donnerai lecture du document officiel lorsque je le recevrai. Il s'agit, je crois, d'un extrait des *Procès-verbaux des délibérations du Sénat*. Mais je vois que nous avons quorum: nous pouvons donc ouvrir la séance, et les sénateurs qui ne sont pas membres sont bienvenus toutefois, comme vous le savez, en cas de vote, ce qui, je l'espère, ne sera pas jugé nécessaire, seuls les membres du comité seront habilités à se prononcer.

Les honorables sénateurs se souviendront que pour donner suite à leurs instructions de la dernière réunion tenue il y a 8 jours, j'ai envoyé une invitation à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports. Avec votre permission, je vais vous lire une lettre qui m'a été remise à mon arrivée. Elle est datée du 5 novembre 1981 et libellée comme suit:

Je vous remercie de vos invitations des 29 octobre et 4 novembre, où vous m'invitez à comparaître devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Je suis prêt à comparaître devant le comité pour expliquer la décision du gouvernement de rationaliser le service voyageurs au Canada et pour fournir des précisions à ce sujet. Je crois que mon bureau a informé le greffier de votre comité que, par suite d'autres engagements, il ne me sera malheureusement pas possible de comparaître cette semaine, mais que mon bureau étudie diverses possibilités pour la semaine prochaine.

Vous parlez, dans votre lettre du 29 octobre, d'une motion du comité demandant une prorogation de la date d'application des réductions de service de Via Rail. La décision de discontinuer certains services fait partie intégrante d'un plan de réaménagement que j'ai annoncé en juillet dernier. Le Cabinet n'a pris cette décision qu'après un examen approfondi de la situation. Pour l'instant, je ne suis pas disposé à demander à mes collègues de considérer leur décision.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes bons sentiments.

Jean-Luc Pepin

Nous sommes fixés quant à la réponse du ministre à notre requête de venir discuter avec nous de la discontinuation de certains services de Via Rail et nous sommes assurés de ce que le ministre est prêt à comparaître devant le présent comité à une date qui reste à déterminer.

Dans la lettre, en date du 29 octobre, que j'ai distribuée aux membres du comité, je propose au ministre que le comité s'efforce de le rencontrer lorsque cela lui conviendra.

En ce qui concerne les membres du comité, je suis maintenant en possession d'un exemplaire des *Procès-verbaux des*

[Text]

dated November 4, 1981, and at page 1544 thereof the following appears:

With leave of the Senate,

The Honourable Senator Roblin, P.C. moved, seconded by the Honourable Senator Murray:

That the name of the Honourable Senator Doody be substituted for that of the Honourable Senator Sherwood on the list of Senators serving on the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

Perhaps honourable senators know, but I might just mention it, that Senator Sherwood is in hospital and is not likely to be recovered sufficiently to be with us in the very near future.

On page 1545 of the same *Minutes of the Proceedings of the Senate* there appears the following:

With leave of the Senate.

The Honourable Senator Petten moved, seconded by the Honourable Senator Frith:

That the names of the Honourable Senators Cottreau, Stollery, Leblanc and Anderson be substituted for those of the Honourable Senators Adams, Davey, Lucier and McElman on the list of Senators serving on the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

I welcome the new members.

Senator Frith: Mr. Chairman, I am here representing the government leader in the Senate.

The Chairman: Thank you. We shall make a note of that on the record. I do not recall—I have not consulted my complete list of members—whether or not you are a member of the committee and therefore entitled to vote, or whether you are appearing simply as a senator.

Senator Frith: The Leader of the Government in the Senate is a member of this committee *ex officio*, and by the rules the government leader in the Senate means either the government leader or someone acting for him.

The Chairman: Yes. So I assume you are asking for a ruling that you are entitled to vote in that capacity.

Senator Frith: Yes, so long as the government leader is not here.

The Chairman: Yes. With reference to further business of the committee I have reported on the minister's letter and have read it to the committee. Certain members of the House of Commons have requested to be heard by this committee. Those requests were received in the following order: Mr. Les Benjamen, M.P., the Honourable Don Mazankowski, Mr. Bill McKnight, M.P. and Mr. Pat Nowlan, M.P. Since both Mr. Benjamin and the Honourable Don Mazankowski are here, I would suggest that we proceed in the order in which the requests were received and invite Mr. Benjamin to come forward and give us the evidence he feels is appropriate. Is that satisfactory to the committee?

[Traduction]

délibérations du Sénat, du 4 novembre 1981, où il est mentionné ce qui suit à la page 1544:

Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Roblin, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Murray,

Que le nom de l'honorable sénateur Doody soit substitué à celui de l'honorable sénateur Sherwood sur la liste des sénateurs qui font partie du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Les honorables sénateurs savent peut-être déjà, que le sénateur Sherwood est hospitalisé et que son état de santé ne lui permettra probablement pas de se trouver prochainement avec nous.

A la page 1545 des mêmes *Procès-verbaux du Sénat*, nous lisons ce qui suit:

Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur Frith.

Que les noms des honorables sénateurs Cottreau, Stollery, Leblanc et Anderson soient substitués à ceux des honorables sénateurs Adams, Davey, Lucier et McElman, sur la liste des sénateurs qui font partie du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Je souhaite la bienvenue aux nouveaux membres.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, je représente ici le leader du gouvernement au Sénat.

Le président: Merci, nous allons le noter dans le procès-verbal. Je n'ai pas consulté la liste complète des membres et je ne me souviens pas si vous êtes ou non membres du comité, en ayant à ce titre droit de vote, ou si vous comparez simplement en qualité de sénateur.

Le sénateur Frith: Le leader du gouvernement au Sénat est membre d'office de ce comité. En vertu du règlement le leader du gouvernement au Sénat signifie le leader du gouvernement ou son représentant.

Le président: Oui, je présume donc que vous demandez une décision pour avoir le droit de vote à ce titre.

Le sénateur Frith: Oui, tant que le leader du gouvernement ne se trouvera pas ici.

Le président: Oui, en ce qui concerne les autres activités du comité, j'ai rendu compte de la lettre du ministre et je l'ai lue au comité. Certains membres de la Chambre des communes ont demandé à être entendus par le présent comité. Ces requêtes ont été reçues dans l'ordre suivant: M. Les Benjamin, député; l'honorable Don Mazankowski, M. Bill McKnight, député et M. Pat Nowlan, député. Étant donné que M. Benjamin et l'honorable Don Mazankowski sont ici, je propose que nous procédions dans l'ordre de la réception des demandes et j'invite M. Benjamin à avancer et à nous fournir les témoignages qu'il juge opportun. Le comité est-il d'accord?

[Text]

Senator Bonnell: Mr. Chairman, we should accept him and welcome him. It is good to see a member of the NDP come to the Senate once in a while.

The Chairman: Mr. Benjamin, I am not sure that I should say this since it might encourage you to be longer than you would otherwise be. I believe you are accustomed to appearing before committees, or sitting as a member of committees where time is strictly limited in terms of minutes. We allow a somewhat more generous measure of time to the witness to make his presentation and to answer questions. Lest you might think that time is unlimited, I should say there is the possibility that the indulgence and patience of members of the committee can be exceeded. I now invite you to proceed.

Senator McElman: Mr. Chairman, before we proceed, could the committee be advised as to the rules in the other place with respect to members of the House of Commons appearing before Senate committees, vis-a-vis the rules of the Senate about our members appearing before Commons committees?

The Chairman: I have not explored that matter. I would ask Mr. Benjamin if he can answer your question, senator. During the time that I have been a member of this committee we have been accustomed to receive members of the Commons, namely ministers or persons representing ministers, and to hear whatever they wished to place before us.

Senator McElman: But ministers and members are quite different.

The Chairman: Well, members of the House of Commons. In any event, I merely make that observation and would ask Mr. Benjamin whether he can answer your question.

Senator Frith: Mr. Chairman, in connection with Senator McElman's point, as I recall it senators are not permitted to appear before either the Commons or Commons committees without the consent of the Senate. That does not mean that the same ruling applies in this case. I am merely curious to know whether there is a similar rule.

The Chairman: In any event, unless a member of the House of Commons raises that as an objection, it would not ordinarily be a matter that would concern us, because we are concerned with our rules and not with the rules of the House of Commons. However, as a member of the Senate has asked a question, I would ask Mr. Benjamin if he knows the answer.

Mr. Les Benjamin, M.P.: Mr. Chairman, I must say that I do not know the answer. I have been a member of the House of Commons Transport Committee for 13 ½ years and I do not recall any case when a senator asked to appear. Whether or not they can, under our rules, I do not know.

[Traduction]

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, nous devons lui souhaiter la bienvenue. Il est agréable de voir un membre du N.P.D. venir au Sénat de temps à autre.

Le président: M. Benjamin, je ne suis pas certain que je devrais faire la présente déclaration car elle pourrait vous encourager à disserter davantage que vous ne le feriez d'ordinaire. Je crois que vous avez l'habitude de comparaître devant des comités ou de siéger comme membre de comités alors que le temps est strictement limité en minutes. Nos délais sont plus généreux pour le témoin afin de lui permettre de faire son exposé et de répondre aux questions. De crainte que vous pensiez que le temps est illimité, je dois préciser qu'il est possible que l'on puisse abuser de l'indulgence et de la patience des membres du comité. Je vous invite maintenant à prendre la parole.

Le sénateur McElman: M. le Président, avant de commencer, pourrait-on informer le comité des règles des comités de l'autre endroit, en ce qui concerne les membres de la Chambre des Communes qui comparaissent devant les comités du Sénat, de même que des règles du sénat concernant nos membres comparaissant devant des comités de la Chambre des Communes?

Le président: Je n'ai pas étudié cette question. Je vais demander à M. Benjamin s'il peut y répondre. Tout le temps où j'ai été membre du présent comité, nous avons été habitués à recevoir des membres de la Chambre des Communes, à savoir des ministres ou leurs représentants, et d'écouter tout ce qu'ils voulaient nous dire.

Le sénateur McElman: Mais les ministres et les membres sont tout à fait différents.

Le président: Et bien, les membres de la Chambre des Communes. De toute manière, j'ai simplement formulé cette remarque et je demande à M. Benjamin s'il peut répondre à votre question.

Le sénateur Frith: M. le Président, en ce qui concerne la question du sénateur McElman, et si je me souviens bien, les sénateurs ne sont pas autorisés à comparaître devant la Chambre des Communes ou devant ses comités, sans le consentement du Sénat. Cela ne signifie pas que le même règlement s'applique ici. Je suis simplement curieux de savoir s'il existe une règle semblable.

Le président: De toute manière, à moins qu'un membre de la Chambre des Communes ne soulève une objection à ce sujet, cela ne nous préoccupe pas d'ordinaire, parce que nous nous occupons de nos règles et non de celles de la Chambre des Communes. Toutefois, étant donné qu'un membre du Sénat a posé la question, je demande à M. Benjamin s'il connaît la réponse.

M. Les Benjamin, député: M. le président, je dois dire que je ne connais pas la réponse. J'ai été membre du Comité des Transports de la Chambre des Communes pendant 13 ans ½ et je ne me souviens pas qu'un sénateur ait demandé à comparaître. J'ignore s'ils peuvent le faire ou non, en vertu de nos règles.

[Text]

The Chairman: I believe that what Senator McElman has in mind is that there is a rule of the Senate which provides that no senator must give evidence, either voluntarily or in response to a summons from a Commons committee, unless and until he has the consent of the Senate. I take it from the wording of his question, that he wants to know if a similar rule exists in the House of Commons, and, if so, whether the witness has the necessary consent.

Mr. Benjamin: I don't know. I have never run across it before. My colleagues may know.

The Hon. Don Mazankowski, P.C., M.P.: Essentially a committee is master of its own house.

Mr. Benjamin: If a senator asked to appear before a Commons committee, my guess is that the committee, as a matter of courtesy and duty would not object.

Senator Muir: Without objections from the New Democratic Party.

The Chairman: Senator McElman, I am not sure whether you are raising a formal objection or simply asking the question, which I understand the witness is not able to answer.

Senator McElman: Mr. Chairman, in reply to Mr. Benjamin's comment, my interest was not in how senators might appear before a House of Commons committee but what their rules might be with respect to their members appearing before Senate committees. I might add that my concern is that the Senate committees, since I have been with the Senate—and it is now a period of approximately 15 years—have been remarkably free of partisan cut and thrust. We have directed our attention to the bill or the point at issue. This approach brings us excellent testimony and results in good reports. My concern is that we should avoid bringing from the Commons the partisan wrangling that so often develops, and injecting that into the work of Senate committees. That is my concern.

The Chairman: I appreciate your concern, senator, I should say that possibly you and I have not always attended the same committee meetings, because my experience is not quite the same as yours. Although there is a marked reluctance to become engaged in partisan matters, I have not only raised them but I have also been a victim of them in many committees of this house. If you are raising formal objection, then, after everyone has had a chance to express his opinion, no doubt I shall have to rule and the committee will have to decide whether or not it supports my ruling. Perhaps, senator, I might again ask whether you have a formal objection to allowing Mr. Benjamin to proceed and give evidence this morning.

Senator McElman: Mr. Chairman, I do not express a formal objection. I express a very deep concern over the procedure.

[Traduction]

Le président: Je crois que le sénateur McElman pense à une règle du Sénat qui stipule qu'aucun sénateur ne doit témoigner, soit volontairement ou à la suite d'une assignation d'un Comité de la Chambre des communes, à moins d'avoir obtenu le consentement du Sénat. D'après la façon dont est posée sa question, je crois qu'il désire savoir s'il existe une règle semblable à la Chambre des communes et, dans l'affirmative, si le témoin a obtenu le consentement nécessaire.

M. Benjamin: Je l'ignore. Je n'ai jamais eu à m'occuper de cette question auparavant. Mes collègues sont peut-être au courant.

L'honorable Don Mazankowski, c.p., député: Fondamentalement, un Comité est maître chez lui.

M. Benjamin: Si un sénateur demandait à comparaître devant un Comité de la Chambre des communes, je pense que le Comité, par courtoisie et par devoir, ne formulerait pas d'objections.

Le sénateur Muir: Sans objections du Nouveau Parti Démocratique.

Le président: Sénateur McElman, je me demande si vous soulevez une objection officielle ou si vous posez simplement la question à laquelle le témoin n'est pas en mesure de répondre, si je comprends bien.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, en réponse à la remarque de M. Benjamin, ce qui m'intéresse n'est pas la façon dont les sénateurs peuvent comparaître devant un Comité de la Chambre des communes mais ce que pourrait être leurs règles quant à leurs membres qui comparaissent devant les Comités du Sénat. Je peux ajouter que depuis que je suis au Sénat—cela fait maintenant environ 15 ans—les Comités du Sénat ont été remarquablement dépourvus de partisanerie. Notre attention a porté avant tout sur le bill ou sur la question en litige, ce qui nous a permis d'obtenir d'excellents témoignages et des comptes rendus satisfaisants. J'estime que nous devons, autant que possible, éviter d'apporter de la Chambre des communes les querelles partisans qui y éclatent si souvent et de les introduire dans les travaux des Comités du Sénat. C'est ce qui me préoccupe.

Le président: Je fais cas de vos préoccupations, sénateur. Il se peut que n'ayons pas toujours, vous et moi, assisté aux mêmes réunions de Comités, parce que mon expérience n'est pas tout à fait la même que la vôtre. Bien qu'on ait une répugnance marquée à s'engager dans les questions partisans, il m'est arrivé, non seulement d'en soulever, mais également d'en être victime, dans de nombreux Comités de cette Chambre. Si vous formulez une objection officielle, après que chacun ait eu la possibilité d'exprimer son opinion, il ne fait aucun doute que je devrai me prononcer et que le Comité devra décider en faveur ou contre ma décision. Peut-être, sénateur, pourrais-je vous demander de nouveau si vous vous opposez officiellement à ce que M. Benjamin poursuive et témoigne ce matin.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je ne formule pas d'objection officielle. Je me préoccupe sérieusement de la procédure.

[Text]

The Chairman: If it is not an objection, then I am sure the record will note your reluctance and your comments. Does anyone else wish to comment on this matter? If not, I now invite Mr. Benjamin to proceed.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. This is the second time that I have appeared before a Senate committee and I wish to thank you for the privilege. Several years ago I appeared as a witness before a committee of the Senate on a private bill which had to do with making it legal for an uncle to marry his niece.

Today I am appearing on the subject of the cancellation of VIA Rail routes, and I hope you will assist in the coupling of VIA Rail with the people of Canada as you did on the earlier occasion. I might say that that private bill passed the House of Commons and became the law of the land.

I also want to say that it is not my intention, before this committee, to engage in the kind of partisan cut and thrust that goes on in the House of Commons. We have lots of opportunity in our own chamber and in our own committees to do that sort of thing.

I want to assure you that I am presenting my views, and the views held by my colleagues. If ever there was an issue that was non-partisan, that goes right across party lines and the whole cross-section of communities throughout Canada, it is this matter of rail passenger service, and the main concern is deciding whose judgment and what options are best to follow.

Mr. Chairman, I have no doubt that the Minister of Transport was acting with the best of intentions when he made his decision last July. He sincerely believed that what he was doing was in the best interests of VIA Rail, given the fact that cabinet had put a ceiling on VIA's budget. It is also clear, however, that the decision to cut one-fifth of VIA's system was based on what I believe to be inadequate and outdated information, and without serious consideration of alternative ways to put VIA Rail on its feet.

I should say here that in the House of Commons transport committee an all-party agreement on the wording of an order of reference on this matter was turned down by the government—hence my request to appear before this committee—and as a consequence it seems to me, based on this, that there may be some fear on the part of the government and the minister that their decision may not stand too hard a test of public scrutiny. Therefore, VIA's 1.2 million disenfranchised passengers will be extremely interested, I would submit, in the report that this committee might present. I hope the committee will be able to persuade the minister and the cabinet, after it has considered all the facts and the evidence, to consider alternatives to abandonment which would save much money while at the same time preserving service.

In all the talk about load factors, revenue to cost ratios and deficits, we have forgotten the most essential element of all, and that is the people. You are well aware of the problem of layoffs and the inability of the remaining single transcontinental trains to the east and west coast to carry the volume of

[Traduction]

Le président: S'il ne s'agit pas vraiment d'une objection, je suis persuadé qu'on prendra note de votre répugnance et de vos commentaires. Y a-t-il d'autres commentaires à ce sujet? Sinon, je vais demander à monsieur Benjamin de continuer.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. C'est la deuxième fois que je suis invité à comparaître devant un comité sénatorial et je tiens à vous en remercier. Il y a plusieurs années, j'ai comparu devant un comité du Sénat chargé d'étudier un bill privé portant sur la législation du mariage d'un homme avec sa nièce.

Je comparais aujourd'hui pour discuter de l'élimination de certains services de VIA Rail, et j'espère que vous permettrez le mariage de VIA Rail et du peuple canadien tout comme vous avez permis un mariage la dernière fois que j'ai comparu devant un comité. En effet, ce bill privé a été adopté par la Chambre des communes et est devenu loi.

J'ajoute que je n'ai pas l'intention de me livrer ici aux luttes partisans qui se déroulent dans la Chambre des communes. Nous avons eu l'occasion de le faire au sein de notre parti et lors des réunions de nos propres comités.

Je tiens à vous assurer que je vous ferai part de mes opinions, et de celles de mes collègues. Cette question du service de train de voyageurs est définitivement une question non partisane, qui plane au-dessus des divisions des partis et touche toutes les collectivités du Canada; notre principale préoccupation est le choix de la décision et des options qui seront à l'avantage du pays.

Monsieur le président, je suis persuadé que le ministre des Transports avait les meilleures intentions du monde lorsqu'il a pris cette décision en juillet dernier. Il croyait sincèrement qu'il agissait dans les meilleurs intérêts de Via Rail, étant donné que le cabinet avait établi un maximum pour le budget de Via. Il est également évident, toutefois, que la décision de réduire de 20 p. 100 les services offerts par Via était fondée sur ce que je crois être des renseignements inadéquats et périmés, et qu'on n'a vraiment pas tenu compte sérieusement de solutions de rechange propres à viabiliser VIA Rail.

Nous savons tous que, lors d'une réunion du Comité des transports de la Chambre des communes, une entente de tous les partis sur le libellé de l'ordre de renvoi formulé sur cette question a été refusée par le gouvernement—c'est pourquoi j'ai demandé à comparaître devant votre comité—et il me semble que le gouvernement et le ministre semblent craindre que leur décision ne puisse résister à un examen du public. Ainsi, les 1,2 millions de passagers de Via qui seront privés de ces services seront très intéressés, je suppose, par le rapport que votre comité déposera. J'espère que votre comité pourra convaincre le ministre et le cabinet, après avoir étudié les faits et les témoignages, d'envisager d'autres solutions que l'abandon, qui pourraient permettre d'épargner beaucoup, tout en assurant le maintien des services actuels.

Quand on parlait du facteur de charge, du rapport entre le revenu et les frais et les déficits, on a oublié l'élément le plus important, c'est à dire les usagers. Vous connaissez bien le problème des mises à pied et vous savez que les trains transcontinentaux, à l'est et à l'ouest, ne suffisent pas au transport

[Text]

passengers who want to travel during Christmas and summer periods; but even less publicized has been the hardship imposed on communities in northern New Brunswick, Quebec, and Ontario. For example, the reduced frequency of train service through Hornepayne, Ontario, means that, effective November 15, a person will have to miss four days' work and have to pay for three nights in a hotel just to go to the doctor in Sudbury.

Schedules of remaining services are going to be disrupted as well, making train travel even less attractive. Effective November 15 it will take 12 hours longer to go from Sydney, Nova Scotia, to Saint John, New Brunswick at an average speed of 19 miles per hour. Far from revitalizing passenger service, this plan will put Atlantic Canada back into the horse and buggy days. For a pensioner in Ottawa who wants to go to Melville, Saskatchewan, or St. John's, Newfoundland, for Christmas, the new schedules mean that the trip will take an extra day and night, requiring an expensive hotel stopover en route.

I have had circulated, Mr. Chairman, a copy of what we have called appendix 2, which lists six examples of what the new train schedules will be as compared to the old ones.

I read very carefully the speech of Senator Buckwold on this matter, which I would like to quote. At page 2915 of the *Senate Debates* he said:

I would say, if this matter comes before our committee, that there could be some rather significant benefits, not in terms of the resumption of the transcontinental service, because it is probably beyond the power of our committee even to reactivate that—although I hope it can—but in terms of an improvement in the intercity service, because that really is important and it has been rather neglected by the railways. There is a need for improvement of time schedules. It is unbelievable how unrealistic many of the passenger schedules are in making connections with the main line, and providing the kind of service that customers should have, if they are to be attracted to using railway passenger service.

I agree with that statement by Senator Buckwold.

The minister claims that he is trying to help VIA Rail, and that the remaining routes will mean more business and make VIA Rail more viable, but I am afraid I cannot accept that. Unless rail passenger service is made efficient and convenient enough to attract people out of their automobiles and out of short haul airline flights, they are not going to take the train. This is a design for failure. It cannot possibly attract people. How can it do so when, for example, over five hours is added to the running time between Montreal and Saint John, New Brunswick, and the average speed of that schedule is reduced from 37 miles per hour to 26 miles per hour, in this modern day and age. Every other industrialized country in the world is making massive investments in high speed intercity passenger trains. Then, take the run from Montreal to St. John's, Newfoundland.

[Traduction]

des passagers qui se déplacent vers la Noël et durant l'été; on a encore moins parlé des difficultés que connaîtront les collectivités dans le nord du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario. Par exemple, la réduction du service ferroviaire à Hornepayne, en Ontario, veut dire qu'à partir du 15 novembre, une personne devra s'absenter du travail pendant quatre jours et payer trois nuits à l'hôtel, simplement pour aller consulter le médecin à Sudbury.

Les horaires des services qui n'auront pas été annulés seront également perturbés, rendant le transport ferroviaire encore moins intéressant. À partir du 15 novembre, il faudra 12 heures de plus pour se rendre de Sydney, (Nouvelle-Écosse), à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), à une vitesse moyenne de 19 milles à l'heure. Loin de revitaliser le service ferroviaire de voyageurs, ce projet ramènera les provinces de l'Atlantique à l'époque du cheval et du boghei. Le retraité qui se rend d'Ottawa à Melville (Saskatchewan), ou à Saint-Jean (Terre-Neuve), pour Noël, suivant les nouveaux horaires, prendra un jour et une nuit de plus, entraînant un séjour très coûteux à l'hôtel.

J'ai fait circuler, Monsieur le Président, un exemplaire de ce que nous avons appelé l'annexe 2, qui donne 6 exemples des nouveaux horaires, en comparaison avec les horaires actuels.

J'ai lu très attentivement le discours du sénateur Buckwold à ce sujet, et j'aimerais vous le répéter. À la page 2915 des débats du Sénat, il a déclaré:

J'ajouterai que si notre comité est saisi de la question, nous pourrions en tirer des avantages sensibles. Le service transcontinental ne pourra pas être rétabli, car notre comité ne possède probablement pas le pouvoir voulu, mais j'espère qu'il serait en mesure d'améliorer le service interurbain, car il est vraiment important et il a été plutôt négligé par les chemins de fer. Il importe d'améliorer les horaires. Les horaires du service-voyageurs sont fort peu réalistes quand il s'agit d'assurer la correspondance avec la voie principale et de fournir les services auxquels la clientèle a droit si on veut l'inciter à utiliser le service-voyageurs.

Je suis d'accord avec cette déclaration du sénateur Buckwold.

Le ministre soutient qu'il essaie d'aider VIA Rail, et que les autres services seront plus achalandés et rendront VIA Rail plus viable, mais je ne peux malheureusement pas en convenir. Si on n'agit pas en sorte que les services ferroviaires de transport des voyageurs soient efficaces et commodes, pour convaincre les gens de ne pas se servir de leur automobile ou de l'avion, ils ne prendront certainement pas le train. Le tout échouera. Avec ce nouveau projet, le train ne peut évidemment pas attirer les gens. Comment pourrait-il le faire, par exemple, lorsqu'on ajoute plus de cinq heures au trajet entre Montréal et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), et que la vitesse moyenne, pour ce voyage, tombe de 37 milles à 26 milles à l'heure. Tous les autres pays industrialisés investissent des montants fantastiques dans le rapide transport interurbain des voyageurs. Prenez, par exemple, le trajet entre Montréal et Saint-Jean (Terre-Neuve).

[Text]

Senator Doody: One of the items in the schedule you refer to indicates a train service from Montreal to St. John's. But there is no train service in Newfoundland. Can you explain that to me?

Mr. Benjamin: Well, it means the train from Sydney and the boat from there to St. John's.

Senator Doody: Yes. From there to Port aux Basques, then a second-rate bus from Port aux Basques to St. John's.

Mr. Benjamin: Yes. The train schedule has been altered so that you don't make the connection. You have to stay overnight.

Take Edmonton to Vancouver. You have to go to Calgary and stay overnight. That adds 13 hours and 50 minutes. Who the dickens is going to get on that train, with that kind of proposed new schedule, designed to help VIA Rail? I want to submit that that just does not make good transportation sense, in my opinion.

Senator Leblanc: Mr. Benjamin, where did you get those figures?

Mr. Benjamin: These are the proposed new schedules of VIA Rail after November 15.

Senator Leblanc: You got those figures from someone. Where did you get the figures?

Mr. Benjamin: From VIA Rail.

Senator Leblanc: From VIA Rail itself?

Mr. Benjamin: Yes. They have already completed—they had to, since they are to take effect November 15—their new schedules, or time cards, and what I have been giving you are some of the more glaring examples of the kind of thing that the proposed new service brings about.

Mr. Chairman, after extensive public hearings going back over the past five to six years, the Canadian Transport Commission recommended that 15 of the 21 routes to be abandoned or reduced in frequency should be maintained and improved. Hearings were held with regard to 15 of the 21 routes. Apparently public hearings are clumsy and time-consuming when the government has a computer that can wipe dozens of communities, including the National Capital, off the map. If the cabinet can cut 20 per cent of VIA this year, it could cut 20 per cent in each of four successive years to eliminate passenger service. Frankly, if the government can use section 64(1) in such a wide-ranging manner, going over such a lengthy period of time, why bother with the Canadian Transport Commission? Why bother having the National Transportation Act? Why bother with Parliament if these decisions can be made by executive decree?

I am not suggesting that the government should not have some final say in a decision of a quasi-judicial body established by government, but surely it was never the spirit nor the intent—which one can see when one reads the debates of the mid-1960s—that this was to be used in such a sweeping manner as has been done in this case.

[Traduction]

Le sénateur Doody: L'horaire dont vous parlez indique qu'il y a un train de Montréal à St-Jean. Il n'y a pas de service ferroviaire à Terre-Neuve. Pouvez-vous m'expliquer ce que cela signifie?

M. Benjamin: Cela veut dire le train à partir de Sydney, et le bateau de là jusqu'à Saint-Jean.

Le sénateur Doody: Oui. De là à Port aux Basques, puis un train de pauvre qualité de Port aux Basques à Saint-Jean.

M. Benjamin: C'est exact. L'horaire a été modifié et vous ne pouvez plus maintenant faire la correspondance. Il vous faut passer la nuit.

Prenez par exemple le trajet d'Edmonton à Vancouver. Vous allez jusqu'à Calgary, où vous passez la nuit. Le trajet prendra donc 13 heures 50 minutes de plus. Pouvez-vous me dire qui prendra le train, selon ce nouvel horaire, qui est censé améliorer VIA Rail? Je soutiens que c'est tout à fait illogique.

Le sénateur Leblanc: M. Benjamin, où avez-vous obtenu ces chiffres?

M. Benjamin: Ce sont les nouveaux horaires proposés pour VIA Rail et qui entreront en vigueur le 15 novembre.

Le sénateur Leblanc: Mais où les avez-vous obtenus?

M. Benjamin: De VIA Rail.

Le sénateur Leblanc: De VIA Rail même?

M. Benjamin: C'est exact. Ils ont déjà terminé—they ont dû le faire, puisque ce nouvel horaire entre en vigueur le 15 novembre—theurs nouveaux horaires, et je viens de vous donner certains exemples des plus frappants de ce qu'entraînera le nouveau service.

Monsieur le Président, après de longues audiences publiques qui remontent aux cinq ou six dernières années, la Commission canadienne des transports a recommandé que 15 des 21 routes, qui seront abandonnées ou qui auront moins de trains, devraient être maintenues et améliorées. Des audiences ont été tenues concernant 15 des 21 routes. Apparemment, les audiences publiques sont longues et maladroites lorsque le gouvernement a un ordinateur qui peut éliminer des douzaines de collectivités, y compris la capitale nationale. Si le Cabinet peut réduire VIA de 20 p. 100 cette année, il pourrait également le réduire de 20 p. 100 au cours de chacune des quatre prochaines années pour éliminer complètement le transport des voyageurs. Franchement, si le gouvernement peut se servir de l'article 64(1) d'une façon aussi générale, pendant une aussi longue période de temps, pourquoi y a-t-il une Commission canadienne des transports? Pourquoi y a-t-il une Loi nationale sur les transports? Pourquoi y a-t-il un Parlement si ces décisions peuvent être prises par ordonnance de l'exécutif?

Je ne suggère pas que le gouvernement ne devrait pas avoir le dernier mot sur une décision d'un organisme quasi judiciaire établi par le gouvernement, mais certainement il n'a jamais l'esprit ou l'intention—ce qu'on peut bien voir lorsqu'on lit les délibérations des années 60—qu'on s'en serve d'une façon aussi générale qu'on vient de le faire.

[Text]

Honourable senators, I am sure that you are well aware that every mode of transportation is subsidized. I am sure you know, too, the social, economic and energy advantages of rail transportation. Ever since the invention of the wheel, every mode of transportation has required massive public development and subsidy.

To put this in perspective, consider that each year the people of this country invest \$10 billion in new automobiles and \$800 million in new airports and aircraft. VIA's capital budget is not sufficient to permit it to fill the need for better rail transportation.

I do not dwell on the obvious because Canadians generally, with the exception, I believe, of the government and the Ministry of Transport, want an expanded, not reduced, rail passenger system. Since I believe most people will agree on that final objective, we must find a way to convince the government to rescind its order in council, or at least to delay its implementation pending a more detailed investigation by this committee, the CTC, or some other kind of inquiry that they may wish to hold.

If the government wants to save money, there are some good alternatives to abandonment that I think must be considered if the government is sincere in its stated objective to improve VIA Rail Canada. The minister claims that \$100 million a year will be saved by abandonment, but the department informs me that \$60 million is actually attributable to the abandonments. We must also keep in mind that only about one-half of the costs of rail passenger service are what are called "direct costs," that is, wages, diesel fuel, maintenance, on-board supplies and so on. The balance is made up of interest, depreciation, stations, and management costs of the Canadian Pacific and Canadian National Railways. Those overhead costs will shift to the remaining VIA services or to the railway freight customers upon abandonment. Indeed, VIA's deficit could increase because the revenue lost by the cancellation of the *Supercontinental* and the *Atlantic Limited* and the ridiculous schedules on the remaining services could be greater than the saving in direct operating costs. Since VIA has to carry the fixed costs of management and of stations in Edmonton, Saskatoon, Montreal, Winnipeg, Vancouver, Saint John, Moncton and Halifax, it does not make sense to abandon trains which cover their direct costs.

The Canadian Transport Commission costing order R-6313 was set up to determine whether or not a train should be abandoned—not for subsidy purposes—as it was anticipated that the railways would be allowed to abandon money-losing services. Since the costing order was developed, VIA has taken over the management and operation of passenger service, relieving the CN and CP Railways of their overhead costs and their financial losses. Therefore, there is no justification for the railways to collect fully allocated costs of VIA Rail.

[Traduction]

Honorables sénateurs, vous n'ignorez pas que chaque mode de transport est subventionné. Vous connaissez aussi les avantages sociaux, économiques et énergétiques du transport ferroviaire. Depuis l'invention de la roue, chaque mode de transport a appelé un développement, des subventions massives du public.

Pour placer le problème dans sa perspective propre, songez qu'à chaque année, les Canadiens investissent \$10 millions pour de nouvelles voitures et \$800 millions pour de nouveaux aéroports et de nouveaux avions. Le budget de VIA ne suffit pas à ses besoins.

Je ne veux pas m'attarder sur les faits évidents, parce que les Canadiens, en général, à l'exception du gouvernement et du ministère des Transports, veulent un meilleur système de transport ferroviaire et non pas l'élimination de certains services. Je crois néanmoins que la plupart d'entre nous seront d'accord pour l'objectif final: nous devons trouver un moyen de convaincre le gouvernement d'annuler son décret ou tout au moins de retarder sa mise en œuvre, en attendant qu'une étude plus détaillée du comité, ou de la CCT, ou en attendant une autre enquête.

Si le gouvernement tient à économiser, il y a, à l'abandon, de bonnes solutions de rechange dont je crois qu'on devrait tenir compte, si le gouvernement est sincère lorsqu'il dit que son objectif est d'améliorer les services offerts par VIA Rail Canada. Le ministre soutient que l'abandon de ces services permettra d'économiser \$100 millions par année, mais le ministère me dit que cette économie ne serait que de \$60 millions. Souvenons-nous également que seule la moitié, environ, des frais de services ferroviaires de transport de voyageurs sont «des frais directs»: salaires, carburant, entretien, équipement et ainsi de suite. Le reste représente l'intérêt, la dépréciation, les gares et les frais de gestion du Canadien Pacifique et des Chemins de fer Nationaux. Ces frais généraux retomberont sur le reste du service de Via ou sur les clients du transport des marchandises, quand se produira l'élimination de ces services. De fait, le déficit de Via pourrait grimper en raison de la perte de revenus à la suite de l'annulation du *Supercontinental* et de l'*Atlantique* et les horaires ridicules des autres services pourraient être plus importants que l'économie réalisée en frais d'exploitation directe. Puisque Via doit assumer les frais de gestion et ceux des gares, à Edmonton, Saskatoon, Montréal, Winnipeg, Vancouver, Saint-Jean, Moncton et Halifax, il n'est pas logique d'abandonner les trains qui permettraient de réduire ces frais directs.

La Commission canadienne des transports a établi son ordonnance R-6313 sur les frais pour déterminer quels trains devraient être abandonnés—non pas pour des fins de subventions—puisque'il était prévu que les sociétés ferroviaires seraient autorisées à abandonner les services non rentables. Depuis cette ordonnance, VIA a pris en charge la gestion et le fonctionnement des services voyageurs, soulageant ainsi le CN et le CP de leurs frais généraux et de leurs pertes financières dans ce secteur. Il n'est par conséquent nullement justifié que ces sociétés ferroviaires perçoivent le coût intégralement réparti de VIA Rail.

[Text]

In Canada, VIA pays 63 per cent of its expenses to CN and CP. In the United States, Amtrak pays only 30 per cent of its expenses to the American railway companies. On the basis of this ratio, the government could save \$164 million a year if it used Amtrak's accounting system to determine payments to the CN and CP Railways. If the Minister of Transport does not like my calculations, I suggest that he ask the Canadian Transport Commission to do an investigation into the costing order and a comparison with the U.S. system, and delay the order in council pending completion of such an investigation. The Canadian Transport Commission itself, only last September 28, called for a review of the costing order in light of the changed situation caused by the inception of VIA Rail.

The railways in this country have never priced their services to customers on the basis of fully-allocated costs. Rather, they have priced their services on market demand, provided that the price covers direct expenses. Why should the treatment of VIA be different from that of other customers? If the railways charged all of their freight customers fully-allocated costs, they would lose their coal, iron ore and most other bulk traffic. Why should the railways charge full costs for moving people, when they are required by statute to transport people, when they charge less than fully-allocated costs to haul raw materials to be processed elsewhere?

Dealing with the matter of new equipment, the federal government estimates the cost of providing transcontinental service—namely, the *Canadian*, the *Supercontinental*, the *Ocean Limited* and the *Atlantic Limited*—to be \$230 million annually. The study conducted by Transport 2000 concludes that new equipment would reduce the cost by 31 per cent. Therefore, new equipment would save \$72 million annually while maintaining the present double spine, so to speak, routes to eastern and western Canada. Based on experience in the United States, Transport 2000 estimates that the new equipment would make the service more attractive and reliable. Increased revenues from additional customers, combined with a 31 per cent reduction in operating costs because of having new equipment, would produce a saving of up to 50 per cent or more, paying for the new equipment in 7.6 years. Assuming a 20-year lifetime for equipment, which is a conservative figure because it usually lasts longer than that, the new equipment would pay for itself three times over.

Mr. John M. Day, a management consultant, prepared a report for the Alberta Economic Development Branch which corroborates the study conducted by Transport 2000. Mr. Day states that the present transcontinental service costs \$45.70 per train mile to operate, whereas new equipment would cost \$27.50 to \$32.00 per train mile to operate. On this basis, the new equipment would save \$80 million to \$100 million annually while maintaining the present two routes to the east and west coasts.

[Traduction]

Au Canada, VIA consacre 63 p. 100 de son budget aux paiements au CN et au CP, tandis qu'aux États-Unis, les versements d'Amtrak aux sociétés ferroviaires américaines ne représentent que 30 p. 100 de ses dépenses. En se fondant sur cette proportion, le gouvernement pourrait économiser \$164 millions par année s'il appliquait le régime de comptabilité de l'Amtrak pour déterminer les paiements dus au CN et au CP. Si le ministre des Transports n'est pas d'accord avec mes calculs, je suggère qu'il demande à la Commission canadienne des transports de faire une enquête sur son ordonnance sur les coûts et de comparer notre régime avec le régime américain, et qu'il retarde l'application du décret du Conseil jusqu'à ce que cette enquête soit terminée. La Commission elle-même, pas plus tard que le 28 septembre dernier, demandait une révision de l'ordonnance sur les coûts à la lumière de la situation nouvelle suscitée par la création de VIA Rail.

Les sociétés ferroviaires du pays n'ont jamais fait payer leurs services à leurs clients selon la formule du coût intégralement réparti. Elles fixent plutôt leurs prix selon la demande, pourvu que ces prix couvrent leurs frais directs. Pourquoi la société VIA serait-elle donc traitée différemment des autres clients? Si les sociétés ferroviaires répartissaient intégralement le coût du transport de marchandises parmi tous leurs clients dans ce domaine, elles perdraient le trafic du charbon, du minerai de fer et de la plupart des autres marchandises pondéreuses. Pourquoi devraient-elles réclamer des frais intégraux pour transporter des voyageurs, ce qu'elles sont tenues de faire en vertu de la loi, alors qu'elles demandent moins pour transporter des matières premières qui seront traitées ailleurs?

Quant à l'acquisition de nouveau matériel, le gouvernement fédéral estime qu'il en coûte \$230 millions par année pour assurer le service transcontinental, c'est-à-dire l'exploitation du «Canadien», du «Supercontinental», de l'«Ocean Limited» et de l'«Atlantique». Transport 2000 conclut dans son étude que le renouvellement du matériel réduirait ces coûts de 31 p. 100 ce qui permettrait par conséquent d'économiser \$72 millions chaque année tout en maintenant les doubles liaisons entre l'Est et l'Ouest du Canada. En se fondant sur l'expérience des États-Unis, Transport 2000 estime que ce nouveau matériel permettrait d'assurer un service plus agréable et plus fiable. L'augmentation des revenus provenant des nouveaux clients et la réduction de 31 p. 100 des frais d'exploitation grâce au nouveau matériel garantiraient des économies de 50 p. 100 ou plus, ce qui permettrait d'amortir le coût du nouveau matériel en 7,6 ans. Si l'on suppose que le matériel a une durée utile de vingt ans, ce qui est plutôt pessimiste parce qu'il dure habituellement plus longtemps, il se paierait donc trois fois.

M. John M. Day, expert-conseil en gestion, a préparé pour l'Alberta Economic Development Branch un rapport qui confirme les résultats de l'étude menée par Transport 2000. M. Day indique que le service transcontinental actuel coûte \$45,70 le train/mille, tandis qu'avec un nouveau matériel, il coûterait de \$27,50 à \$32 le train/mille. L'acquisition de nouveau matériel permettrait donc d'économiser entre \$80 et \$100 millions de dollars annuellement tout en maintenant les deux liaisons actuelles vers les côtes Est et Ouest.

[Text]

Even if the government does not want to put up the money to buy these new trains all in one shot, why does it not consider a lease-purchase arrangement? A 50 per cent reduction in losses on trans-continental service would more than cover the annual payment for the new equipment.

We do not need to take a back seat to other countries which are developing, and have been for many years, modern rail passenger systems, and I am referring to countries with geographies and climates similar to ours and with widely scattered populations. The Russians have electrified 100,000 track kilometers of rail line in the past 25 years. They and the Scandinavians are running high-speed trains above the Arctic Circle. The Australians have rebuilt their transcontinental system. They have a new train, Perth to Sydney. Spain is increasing its electrified trackage from 36 per cent to 57 per cent of the total trackage. But, while we are exporting electricity, we haven't figured out yet what to do with it.

The state of the art technology provides British, European and Japanese travellers with trains that travel at speeds of 130 miles per hour. Of course, you have all heard of the new French train that travels in their main traffic corridor at speeds up to 160 miles per hour.

I submit that instead of cutting back we should be moving ahead. With a realistic costing system we can maintain the service on the runs slated for reductions. Modernized rail diesel cars and other innovations could maintain local and regional services.

A few moments ago I spoke of Amtrak and the matter of costs. You may have noted there was another document I circulated to you outlining the costing system for VIA Rail. If you applied the Amtrak system to VIA Rail in Canada, considerable savings could be achieved through lower payments by VIA to Canadian Pacific and Canadian National.

We must start investing—and it is an investment, not an expense—massive amounts of capital to develop high-speed corridors in the Atlantic, central and western regions. As a country we can no longer afford the waste and expense of a multitude of jet flights between populous centres less than 500 miles apart.

I hope your committee will consider the following recommendations for inclusion in your report. First, I would recommend that the federal government rescind Order in Council 1981-2171 pending a comprehensive investigation by the Canadian Transport Commission into the following alternatives to abandonment: paying the railways only for direct operating costs, and re-equipping the service with modern, efficient equipment paid for with the savings of a revamped costing system. Second, I would recommend that a joint parliamentary committee be given an order of reference to examine the social and economic implications of proposed

[Traduction]

Même si le gouvernement ne veut pas dépenser d'un seul coup tout l'argent nécessaire à l'achat de ces nouveaux trains, pourquoi ne pense-t-il à une entente de location-vente? Une réduction de 50 p. 100 des pertes du service transcontinental permettrait amplement d'assumer les paiements annuels relatifs au nouveau matériel.

Il serait dommage que nous nous laissions devancer par d'autres pays qui mettent sur pied, depuis de nombreuses années, des services voyageurs modernes; je veux parler ici de pays dont la géographie et le climat sont très semblables aux nôtres, et dont la population est aussi très dispersée. Les Russes ont électrifié 100,000 kilomètres de lignes de chemin de fer au cours des 25 dernières années; tout comme les Scandinaves, ils font rouler des trains à haute vitesse au-delà du cercle arctique. Les Australiens ont reconstruit leur réseau transcontinental; ils ont un nouveau train, de Perth à Sydney. L'Espagne améliore son réseau de lignes électrifiées, qui passent ainsi de 36 p. 100 à 57 p. 100 du total de ses lignes. Par contre, même si nous exportons de l'électricité, nous n'avons pas encore trouvé quoi en faire.

Grâce aux techniques de pointe, les voyageurs britanniques, européens et japonais disposent de trains roulant 130 milles à l'heure. Bien sûr, vous avez tous entendu parler aussi du nouveau train français qui roule dans le principal corridor de circulation à une vitesse pouvant atteindre 160 milles à l'heure.

Selon moi, plutôt que de réduire le service, nous devrions aller de l'avant. Avec un système réaliste de répartition des coûts, nous pouvons maintenir le service sur les lignes destinées à être supprimées. L'utilisation d'autorails diesel modernes et d'autres innovations pourrait aussi permettre de maintenir les services locaux et régionaux.

Il y a quelques instants, j'ai parlé d'Amtrak et de la question des coûts. Vous aurez peut-être remarqué que je vous ai distribué un autre document, où est décrit le régime de répartition des coûts de VIA Rail. Si l'on appliquait le régime d'Amtrak à VIA Rail, au Canada, il serait possible de réaliser des économies considérables en réduisant les paiements de VIA au Canadien Pacifique et au Canadien National.

Nous devons commencer à investir—car il s'agit bien d'un investissement, et non pas d'une dépense—des montants de capital importants pour établir des corridors de trains à haute vitesse dans les régions de l'Atlantique, du Centre et de l'Ouest. Comme pays, nous ne pouvons plus nous permettre le gaspillage que représentent une multitude de liaisons par avion entre des grands centres situés à moins de 500 milles l'un de l'autre.

J'espère que votre comité tiendra compte des recommandations qui suivent lors de la préparation de son rapport. Premièrement, je recommanderais au gouvernement fédéral de révoquer le décret du Conseil 1981-2171 en attendant que la Commission canadienne des transports ait mené une enquête exhaustive sur les solutions suivantes, pour remplacer les réductions de services: ne verser aux sociétés ferroviaires que les frais d'exploitation directs, et doter VIA de matériel moderne et efficace payé à même les économies réalisées grâce à un nouveau régime de répartition des coûts. Deuxièmement, je recommanderais qu'un comité parlementaire mixte soit

[Text]

abandonments, with authority to travel and hold hearings from place to place in Canada, and, using the results of the Canadian Transport Commission investigation into abandonment alternatives, to report back to Parliament with recommendations concerning the train services presently under review. Third, I would recommend that, subsequent to the completion of the report suggested in my second recommendation, a joint parliamentary committee be given an order of reference to examine and report to Parliament on the following: development of VIA in a multimodal passenger system; investigation into whether the use of the National Transportation Act, section 64(1), to initiate a major change in policy and transportation service is compatible with the spirit and intent of the act and the legislators of that day; and, of course, opportunities for public input and involvement in transport planning.

Mr. Chairman, that is the conclusion of my main remarks. I will be happy to try to answer any questions. I apologize for not having had my submission and documents circulated in both official languages. We just completed them late last night so I hope the committee will forgive me for that. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. As to questions, I now have requests from three senators in the following order: Senator Stollery, Senator Frith and Senator Leblanc. I begin, therefore, by asking Senator Stollery to proceed with his questions.

Senator Stollery: Thank you, Mr. Chairman. I have just a couple of questions. If I may, I will introduce my first question with a comment. I am not certain whether the matter has gone before the Commons transportation committee or not, but I don't think so, and I think it will be unfortunate if it does not. I think it should. I wish to say that right off the bat.

In terms of the substance of the decision, it seems to me that the problem that a rail passenger service has in Canada is that not enough Canadians use it, other than in the summertime for tourism purposes. I should like to ask the witness, who comes from Regina, how many times in the last year he has taken the train in his regular travels back and forth between Regina and Ottawa.

Mr. Benjamin: From Ottawa to Regina I have taken it once and I have taken it about nine other times to different places, such as from here to Toronto or from Winnipeg to Ottawa. I try to use it as frequently as I can.

Senator Stollery: Over the last 12 months how many times have you taken it?

Mr. Benjamin: I have taken it once in the last 12 months.

Senator Stollery: And how many times in the last 12 months have you gone from Ottawa to Regina by plane or any other mode of travel?

Mr. Benjamin: Oh, I would guess 20 times.

[Traduction]

chargé d'étudier les répercussions socio-économiques des réductions de services proposées; ce comité serait autorisé à tenir des audiences dans tout le Canada et devrait, en se fondant sur les résultats de l'enquête de la Commission canadienne des transports sur les solutions de remplacement à la réduction de services, soumettre au Parlement des recommandations concernant les services ferroviaires actuellement à l'étude. Troisièmement, je recommanderais qu'après la fin du rapport dont je viens de parler, un comité parlementaire mixte soit chargé d'étudier les questions suivantes et de présenter au Parlement un rapport à ce sujet: la transformation de VIA en réseau intermodal de services voyageurs; la possibilité, selon l'esprit de la Loi et l'intention des législateurs, d'invoquer le paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports pour apporter des changements majeurs dans la politique et les services de transport; enfin, bien sûr, les possibilités de participation du public à la planification des services de transport.

Monsieur le président, voilà les principales remarques que je tenais à faire. Je serai heureux maintenant de répondre, dans la mesure de mes moyens, à toutes les questions qui me seront posées. Je regrette de ne pas avoir pu distribuer dans les deux langues officielles mon mémoire et les documents qui s'y rattachent; j'espère que le Comité m'excusera, car nous venons de les terminer la nuit dernière. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Pour ce qui est des questions, trois sénateurs ont demandé la parole, dans l'ordre suivant: le sénateur Stollery, le sénateur Frith et le sénateur Leblanc. Je demanderai donc tout d'abord au sénateur Stollery de poser ses questions.

Le sénateur Stollery: Merci, monsieur le président. J'ai seulement quelques questions à poser. Vous me permettez de présenter la première par un commentaire. Je ne sais pas si la question a été soumise au Comité des transports des Communes, mais je ne le pense pas. C'est d'ailleurs dommage, parce que je crois qu'elle aurait dû l'être. C'est la première chose que je tenais à dire.

Quant à l'objet de la décision, il me semble que le problème des services ferroviaires de voyageurs au Canada, c'est que les Canadiens ne les utilisent pas assez, autrement que pour le tourisme estival. J'aimerais demander au témoin, qui vient de Regina, combien de fois il a pris le train au cours de la dernière année pour ses voyages réguliers entre Regina et Ottawa.

M. Benjamin: D'Ottawa à Regina, je l'ai pris une fois, et je l'ai pris environ neuf autres fois vers des destinations différentes, par exemple d'ici à Toronto ou de Winnipeg à Ottawa. J'essaie de prendre le train aussi souvent que possible.

Le sénateur Stollery: Au cours des douze derniers mois, combien de fois l'avez-vous pris?

M. Benjamin: Une fois.

Le sénateur Stollery: Et combien de fois, pendant cette même période, êtes-vous allé d'Ottawa à Regina par avion ou par un autre moyen de transport?

M. Benjamin: Oh, une vingtaine de fois.

[Text]

Senator Stollery: So you have been back to Regina, or between Ottawa and your constituency, 21 times, and on one of those occasions you used the train.

Mr. Benjamin: Well, I try to use the kind of transportation that is most efficient at the particular time.

Senator Stollery: So you have used the train only once, and I can understand that because, like most Canadians, you have to get there and it is a long way.

Mr. Benjamin: Regina to Ottawa, yes, is a long-haul trip, and that does make sense by plane, but what I was trying to say was that a trip under 500 or 600 miles is just as quick by train in many cases. At least it used to be just as quick. At one time it took only 36 hours from Regina to Ottawa. Now it takes 48 hours and under the new schedule it will take 56 hours.

Senator Stollery: Well, the trains travel slower than I would like, too, but, if you want to talk of comparisons, the only country whose geography is comparable to ours would be the Soviet Union, and I have ridden the trains that cross the Soviet Union and I can tell you that they also go only 45 miles an hour. But they don't have any roads there. They just don't have any roads at all crossing the Soviet Union. Moreover, they do an enormous business, not shipping passengers but shipping cargo from western Europe to Japan. That is why they built their very expensive rail corridor which carries their trains at about 45 miles an hour, which is not that different, so far as I can make out, from the system crossing Canada.

In any event, what I really wanted to know was the number of times in the last year that you, a regular cross-Canada traveller with a constituency to look after in western Canada, have used the train, and from what you have said it seems to me you are a perfect example, as we all are here, of what is wrong with passenger service in Canada, in that out of the 21 times that you have gone across the country you have used the train only once.

Incidentally, when you used it that once, did you use it for business or as a tourist? Were you with your family touring, or did you actually do it because you had to get to Regina in a hurry?

Mr. Benjamin: I took it from Regina to Ottawa, actually, and I got some work done on the train and at the same time had a good rest. I took the trip from Regina to Calgary and back twice and I made the trip from Regina to Winnipeg and back once. I think I travelled three times from here to Toronto and a couple of times from here to Montreal.

Senator Stollery: In the last 12 months?

Mr. Benjamin: Yes. You see, up to 500 or 600 miles, if you have a convenient and reasonably fast train service, then it makes sense to use that. In terms of travel time, it is quicker, for example, to travel from Ottawa to Montreal, downtown to downtown, by train than it is to fly, and it is cheaper as well.

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Donc, vous avez fait 21 fois le voyage entre Ottawa et votre circonscription de Regina, et vous n'avez pris le train qu'une seule fois?

M. Benjamin: Eh bien, j'essaie de prendre le moyen de transport le plus efficace selon les circonstances.

Le sénateur Stollery: Vous n'avez donc pris le train qu'une fois, et je vous comprends parce que, comme la plupart des Canadiens, vous deviez vous rendre à destination, et c'était loin.

M. Benjamin: Le voyage entre Regina et Ottawa est effectivement très long, et il est plus logique de le faire par avion; ce que je voulais dire, c'est qu'un voyage de moins de 500 ou 600 milles est tout aussi rapide par train dans bien des cas. Du moins, c'était le cas auparavant. A une certaine époque, il ne fallait que 36 heures pour se rendre de Regina à Ottawa; il en faut maintenant 48 heures et, selon le nouvel horaire, il en faudra 56.

Le sénateur Stollery: Les trains vont moins vite que je le voudrais moi aussi, mais si vous voulez faire des comparaisons, le seul pays dont la géographie est comparable à la nôtre serait l'Union soviétique. J'ai voyagé en train dans ce pays et je puis vous dire que là aussi, on n'avance qu'à 45 milles à l'heure. Mais il n'y a pas de routes là-bas; il n'y a tout simplement aucune route qui traverse l'Union soviétique. Par ailleurs, les trains font un travail énorme, non pas pour le transport des voyageurs, mais pour le transport des marchandises entre l'Europe de l'Ouest et le Japon. C'est la raison pour laquelle les Russes ont construit leur corridor ferroviaire très coûteux, où les trains roulent à environ 45 milles à l'heure, ce qui ressemble d'assez près, à ce que je vois, au réseau transcanadien.

De toute façon, ce que je voulais vraiment savoir, c'était le nombre de fois que vous, qui voyagez régulièrement à travers le Canada afin de vous occuper de votre circonscription dans l'Ouest, vous avez pris le train au cours de la dernière année; d'après ce que vous avez dit, vous me semblez un exemple parfait, comme nous tous ici d'ailleurs, du problème des services voyageurs au Canada, en ce sens que vous n'avez pris le train qu'une fois sur les 21 voyages que vous avez faits à travers le pays.

A propos, lorsque vous avez pris ce train, était-ce pour affaires ou en touriste? Étiez-vous avec votre famille, ou si vous avez pris le train parce que vous deviez vous rendre à Regina le plus vite possible?

M. Benjamin: J'ai pris le train de Regina à Ottawa, en fait, et j'ai pu travailler à bord et me reposer en même temps. J'ai fait deux fois l'aller-retour entre Regina et Calgary, et une fois entre Regina et Winnipeg. Je pense que j'ai pris le train trois fois entre ici et Toronto, et deux fois d'ici à Montréal.

Le sénateur Stollery: Au cours des douze derniers mois?

M. Benjamin: Oui. Vous voyez, jusqu'à 500 ou 600 milles, si le service ferroviaire est pratique et raisonnablement rapide, il est logique de prendre le train. Pour ce qui est du temps de déplacement, c'est plus rapide par exemple de voyager d'Ot-

[Text]

Senator Stollery: Apparently one of the transcontinental trains is being cut back. Are you saying that you agree with the cutting back of the schedule on one of the two transcontinentals, the one that goes to Edmonton?

Mr. Benjamin: No, I am not. The Supercontinental carried 450,000 people last year. The basis for the proposed cancellations, and I would refer members of the committee to the telex sent by the minister to the presidents of the three railroads, are the 1977 figures on unit costs. Over the past two years VIA Rail has increased its ridership by nearly 40 per cent.

Senator Stollery: Where?

Mr. Benjamin: It is coming back.

Senator Stollery: In what part of the system, apart from the corridor from Windsor to Quebec City in which there is an effort to increase the speed of service? I must say that these numbers do not mean anything to me because I do not know how many passengers the trains can carry or whether it is being used over the 12 months of the year. For all I know those 450,000 passengers could have taken the trains in the three summer months when there is no question that the train is used more heavily, but what happens to the service in January, February, March and April?

Mr. Benjamin: The load factor on the transcontinental increased from 30 per cent to 50 per cent in 1980.

Senator Stollery: At what time of the year?

Mr. Benjamin: That is the average load factor for the entire 12 months. There may have been an 80 per cent load factor during the football weekends, ski weekends, the three months of the summer and the Christmas holiday.

Senator Stollery: I suppose that figure is relative to the number of cars put on the train. Do you have any information on the number of cars used? For example, if 10 passenger cars were used at a given time as opposed to 15 passenger cars, would it not affect that figure? I suppose they would cut back on the number of passenger cars if there were not enough passengers.

Mr. Benjamin: The Supercontinental over the summer months and Christmas holidays will increase its passenger cars to as many as 15, 19 or 20 cars, and at low periods it will reduce the number of cars to 8, 9 or 10. However, this is the same approach used by other modes of transportation, whether it be bus or air.

Senator Stollery: It seems to me that the problem with rail transportation is the passenger service. I am sure that all the people in this room over the past 12 months have not used the train very much relative to the amount of travelling they have done. This to me is the conundrum which VIA Rail faces. I agree with the witness with regard to the radius of about 500 miles, but certainly there are some distances that seem to be much more appropriate for rail travel than competing modes of transportation. Our bus service is very efficient, as is our air

[Traduction]

tawa à Montréal, d'un centre-ville à l'autre, par train que par avion et cela coûte moins cher.

Le sénateur Stollery: Apparemment, un des trains transcontinentaux fera moins de trajets. Dites-vous que vous êtes d'accord que l'on réduise le nombre de trajets d'un des deux trains transcontinentaux, celui qui va à Edmonton?

M. Benjamin: Non, je ne suis pas d'accord. Le train supercontinental a transporté 450,000 personnes l'an dernier. La raison des annulations envisagées, et je prierais les membres du Comité de se reporter au télex envoyé par le Ministre aux présidents des trois sociétés de chemin de fer, se base sur les chiffres de 1977 relatifs aux coûts par unité. Au cours des deux dernières années, le nombre de passagers utilisant VIA Rail a augmenté de près de 40 p. 100.

Le sénateur Stollery: Où?

M. Benjamin: VIA Rail remonte la pente.

Le sénateur Stollery: Dans quelle partie du réseau, sauf le corridor de Windsor à Québec dans lequel un effort est fait pour augmenter la rapidité du service? Je dois avouer que ces chiffres ne signifient rien pour moi parce que je ne sais pas combien de voyageurs les trains peuvent transporter ou s'il s'agit d'une répartition sur 12 mois de l'année. Pour autant que je sache, ces 450 000 voyageurs auraient pu prendre le train au cours des trois mois d'été, alors que les trains sont beaucoup plus utilisés; je voudrais savoir ce qui arrive au service en janvier, février, mars et avril?

M. Benjamin: Le facteur chargement sur le transcontinental a augmenté de 30 p. 100 à 50 p. 100 en 1980.

Le sénateur Stollery: A quel moment de l'année?

M. Benjamin: C'est la moyenne du facteur de chargement pendant les 12 mois entiers. Il peut y avoir eu un facteur de chargement de 80 p. 100 durant les week-ends de football, les week-ends de ski, les trois mois d'été et les vacances de Noël.

Le sénateur Stollery: Je suppose que ce chiffre se rapporte au nombre de voitures attachées au train. Avez-vous des informations sur le nombre de voiture utilisées? Par exemple, si dix voitures de voyageurs ont été utilisées à un moment par rapport à 15 voitures, cela n'aurait-il pas des effets sur ce chiffre? Je suppose qu'on diminuerait le nombre des voitures s'il n'y avait pas suffisamment de voyageurs.

M. Benjamin: Le supercontinental au cours des mois d'été et des vacances de Noël augmentera ces voitures de voyageurs de 15, 18, 19 ou 20 voitures et dans les périodes creuses il diminuera ce nombre à 8, 9 ou 10. Cependant, c'est la même méthode que celle utilisée par d'autres modes de transport, que ce soit transport routier ou aérien.

Le sénateur Stollery: Il me semble que le problème en ce qui a trait au transport ferroviaire est le service de voyageurs. Je suis certain que toutes les personnes qui se trouvent dans cette pièce n'ont pas beaucoup utilisé les trains au cours des 12 derniers mois en comparaison des voyages qu'ils ont faits. A mon avis, c'est là l'énigme à laquelle VIA Rail doit faire face. Je suis d'accord avec le témoin en ce qui concerne le rayon d'environ 500 milles mais il y a certainement des distances qui se prêtent mieux au déplacement par chemin de fer que par les

[Text]

service and our road system. We should not compare what we have with the Soviet Union which is totally lacking in all these areas.

The fact of the matter is that people are no longer using the train as much as they once did. Anybody who is in charge of subsidizing rail passenger service must take this factor strongly into consideration when coming up with their subsidies. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I take it that your last comments were not meant to be in the nature of a question, merely as a comment?

Senator Stollery: They were comments to the responses given by the witness.

The Chairman: I merely wanted to know whether you expected the witness to reply.

Senator Stollery: No.

Senator Frith: Mr. Benjamin, you began by talking about the 15 route cuts as being based on "inadequate and outdated figures". I assume, then, that you have adequate and updated figures?

Mr. Benjamin: I think so.

Senator Frith: Can you table them for us? You started also by talking about the conflict in figures and the fact that the two basic sides seem to have at their disposal the statistical ammunition they need to support their views. There seems to be a great discrepancy between such figures. The figures on the proportion of trips taken by each mode of transportation over 50 miles are: car, 88 per cent; bus, 4 per cent; rail, somewhere between 1 per cent and 2 per cent and air, 6 per cent. Are those figures inadequate and outdated, and, if their are, can you specifically give me figures that are adequate and updated?

Mr. Benjamin: The figures about which I am talking are the figures that were used as the basis for the abandonment of these routes. I am submitting that over the past two years the use of VIA Rail passenger trains has been increasing and that VIA Rail has not been given a chance.

Senator Frith: I hear that, but I would like to talk about figures because that is one part of your evidence. Let us say that usage has gone up by 50 per cent, since that is your figure, that would mean that it has gone up by .5 per cent or one-half of one and a half per cent. In other words, when you talk about the usage going up, since the base from which it starts is very small, it could increase by 100 per cent and would still be only 3 per cent.

Mr. Benjamin: VIA Rail is severely handicapped and limited as to how much increase in usage it can take because of old equipment and insufficient ordering of new equipment.

Senator Frith: Mr. Benjamin, that is not the purpose for which you cited those figures. You described those figures as

[Traduction]

autres modes concurrentiels de transport. Notre service d'autobus est très efficace et nous pouvons en dire autant des services aériens et de notre service routier. Nous ne devons pas comparer ce que nous avons avec l'Union Soviétique qui est totalement arriérée dans ces domaines.

La question c'est que les gens n'utilisent plus autant les trains autant qu'ils le faisaient. Ceux qui ont pour mission d'accorder des subventions aux services ferroviaires pour voyageurs doivent tenir absolument compte de ce facteur lorsqu'ils ont à décider du montant des subventions. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Si je comprends bien, vos derniers commentaires n'étaient pas sous forme de question, mais de simples commentaires?

Le sénateur Stollery: C'étaient des commentaires aux réponses données par le témoin.

Le président: Je voudrais seulement savoir si vous vous attendiez à ce que le témoin vous réponde?

Le sénateur Stollery: Non.

Le sénateur Frith: Monsieur Benjamin, vous avez commencé à parler des annulations de 15 itinéraires comme si elles se fondaient sur des chiffres inexacts et périmés. Je suppose alors, que vous avez des chiffres exacts et à jour?

M. Benjamin: Je le pense.

Le sénateur Frith: Pouvez-vous les déposer pour que nous les examinions? Vous avez commencé aussi à parler du conflit dans les chiffres et du fait que les différents côtés ou deux côtés fondamentaux semblent avoir à leur disposition les données statistiques dont ils ont besoin pour appuyer leurs vues. Il semble y avoir un grand écart entre ces chiffres. Les chiffres sur la proportion des déplacements entrepris par chaque mode de transport sur plus de 50 milles sont: voitures, 88 p. 100, autobus 4 p. 100; chemin de fer, entre 1 et 2 p. 100, et avion 6 p. 100. Est-ce que ces chiffres sont inexacts et périmés et, dans l'affirmative, pouvez-vous me donner spécifiquement les chiffres qui sont exacts et à jour?

M. Benjamin: Les chiffres dont je parle sont ceux qui sont été utilisés comme base pour l'abandon de ces itinéraires. Je ferai remarquer qu'au cours des deux dernières années, l'utilisation des trains de voyageurs VIA Rail a augmenté et qu'on n'a rien fait pour faciliter la nécessité de VIA Rail.

Le sénateur Frith: J'écoute ce que vous dites mais j'aimerais parler des chiffres puisque c'est une partie de votre témoignage. Admettons que l'utilisation a augmenté de 50 p. 100, puisque c'est votre chiffre, cela signifierait qu'elle s'est élevée de 0.5 p. 100 ou de la moitié de 1 1/2 p. 100. En d'autres termes, lorsque vous mentionnez l'utilisation croissante, étant donné que la base d'où nous partons est très minime, si l'utilisation augmenterait de 100 p. 100 le chiffre ne serait toujours que de 3 p. 100.

M. Benjamin: VIA Rail est gravement handicapée et limitée quant à l'augmentation de l'utilisation par suite de l'ancien équipement et de l'insuffisance du nouvel équipement.

Le sénateur Frith: Monsieur Benjamin, ce n'est pas le but pour lequel vous avez mentionné ces chiffres. Vous avez men-

[Text]

being outdated and you said that the minister is not looking at the fact that there has been this great surge in usage and that is up by 50 per cent. I am saying that at 50 per cent, the increase is really only approximately 2 per cent. Do you agree with that figure?

Mr. Benjamin: No. I would refer you to the telex which the minister sent to the presidents of the three railroads. The projected figures used there are based on 1977 unit costs. Surely you cannot call those figures updated or appropriate figures to base such a decision upon.

Senator Frith: Mr. Benjamin, we are really playing with figures. You quoted something that the minister said with regard to costs. I am not asking about costs, I am asking about usage. I would be glad to move on to the question of costs and, in fact, I intend to. But it seems to me that you are tossing around and using whatever portion of the figures that happen to suit you and at the same time your reply to my question on usage is that the 1977 figures on costing are outdated. Of course, they are not, but even if they were and even if passenger service is up by 50 per cent, that is barely an overall increase of 3 per cent.

Let us go to another set of figures. With regard to the 1.2 million disenfranchised passengers which you quoted, is that per annum? What year did you take that figure from?

Mr. Benjamin: That was for 1980—1.2 million passengers on those 21 routes.

Senator Frith: And those are VIA Rail's figures?

Mr. Benjamin: No, they are from the Department of Transport.

Senator Frith: Are they adequate and up-dated?

Mr. Benjamin: They are for 1980.

Senator Frith: So you do not quarrel with those figures?

Mr. Benjamin: No.

Senator Frith: In fact, is your source of figures almost entirely from the ministry or from VIA Rail?

Mr. Benjamin: The source is a combination of figures from the CTC, the Ministry of Transport, the Department of Transport and VIA Rail; as well as research done by organizations such as Transport 2000, Mr. Day, and the Canadian Institute of Guided Ground Transportation.

Senator Frith: I will come to Mr. Day in a moment. Most of the figures, as I understood it, come from VIA, the CTC or the ministry. We are all using the same figures, and it is just a matter of which particular set of figures we refer to.

Using the adequate and up-dated figures, which we are all agreed we have before us, do you have an actual proposal which would recommend that we should not cut one particular route but perhaps another one, or do you think we should

[Traduction]

tionné ces chiffres en disant qu'ils étaient périmés et que le ministre ne tenait pas compte du fait qu'il y a eu une grande augmentation sur le plan de l'utilisation allant jusqu'à 50 p. 100. Je prétends qu'à 50 p. 100, l'augmentation n'est vraiment que d'approximativement 2 p. 100. Êtes-vous d'accord avec ce chiffre?

M. Benjamin: Non. Je vous prie de vous reporter au télex que le ministre a envoyé aux présidents des trois sociétés de chemin de fer. Les chiffres envisagés sont utilisés en se fondant sur les coûts d'unités de 1977. Vous ne pouvez certainement pas dire de ces chiffres qu'ils sont à jour ou que ce sont des chiffres appropriés pour fonder une telle décision.

Le sénateur Frith: Monsieur Benjamin, nous jouons tout simplement avec des chiffres. Vous avez mentionné quelque chose que le ministre a dit en ce qui concerne les coûts. Je ne demande rien au sujet des coûts, je m'informe de l'utilisation. Je serais content de commencer à parler de la question des coûts et, en fait, j'ai l'intention de le faire. Mais il me semble que vous tournez autour de la question et utilisez telle ou telle partie des chiffres qui vous convient et en même temps votre réponse à ma question sur l'utilisation, c'est que les chiffres de 1977 sur les coûts sont périmés. Évidemment, ils ne le sont pas, mais même si le service de voyageurs était haussé de 50 p. 100, c'est à peine une augmentation de 3 p. 100.

Examinons d'autres chiffres. À l'égard du 1.2 million de voyageurs privés de services que vous avez mentionnés, ce chiffre est-il annuel? À quelle année se rapporte ce chiffre?

M. Benjamin: C'était pour l'année 1980—1.2 million de voyageurs sur ces 21 itinéraires.

Le sénateur Frith: Et ce sont les chiffres de VIA Rail?

M. Benjamin: Non. Ce sont les chiffres du ministère des Transports.

Le sénateur Frith: Sont-ils exacts et à jour?

M. Benjamin: Ils le sont pour 1980.

Le sénateur Frith: Vous ne contestez donc pas ces chiffres?

M. Benjamin: Non.

Le sénateur Frith: En fait, est-ce que vous prenez entièrement vos chiffres du ministère des Transports ou de VIA Rail?

M. Benjamin: Il s'agit d'une combinaison de chiffres de la CCT, du ministère des Transports et de VIA Rail; ainsi que de recherches poursuivies par des organismes comme Transport 2000, M. Day, et le Canadian Institute of Guided Ground Transportation.

Le sénateur Frith: Je reviendrai à M. Day dans un moment. La plupart des chiffres, si je le comprends bien, viennent de VIA Rail, du CCT ou du Ministère. Nous utilisons tous les mêmes chiffres et c'est seulement la question de savoir à quels chiffres nous nous reportons.

Utilisant les chiffres exacts et à jour, c'est-à-dire ceux que nous avons devant nous et au sujet desquels nous sommes tous d'accord, avez-vous une proposition réelle qui recommanderait de ne pas réduire un itinéraire particulier mais peut-être un

[Text]

absorb the \$500 million loss for another year and continue to study the matter?

Mr. Benjamin: I think they should all be kept on, of course, assuming that they do not continue to compel VIA to operate and charge on the same basis as CP and CN did in the last year in connection with the passenger business.

If you run a train schedule old enough, slow enough, and late enough, nobody will use it and, of course, you could then cancel it. If you have an intercity route which takes 12 or 15 hours when it should take only five or six hours, then there is not much use in keeping that kind of schedule.

Senator Frith: Did you say you had a comfortable and enjoyable trip on this dirty and rattletrap train?

Mr. Benjamin: On the trip I made from Winnipeg to Ottawa only a couple of weeks ago I had a bedroom in a refurbished car. VIA Rail modernized and refurbished the inside of that car, and it was very comfortable. The meals were also very good. However, it takes about eight, ten or twelve hours longer now to go from Winnipeg to Ottawa.

Senator Frith: I want to understand your proposal. You disagree with the cuts. You do not propose an alternative system of cuts or another way of saving the \$500 million this year. You propose we study the matter again for another year.

Mr. Benjamin: I do propose an alternative system to save the money. I submit that both CN and CP are being over-paid by VIA Rail. VIA Rail is being over-charged. I submit that we use the Amtrak method of costing in the United States. I am not suggesting that we use the costing methods of the Soviet Union or any other country. Canada and the United States are similar in terms of travel habits and so forth. If you use the Amtrak system of costing, the government could save more money than what it thinks it will save by cancelling these routes.

Senator Frith: Let us deal with the costing system. You say we should use the Amtrak costing system?

Mr. Benjamin: Yes.

Senator Frith: Do you think the American rail system and the Canadian rail system are the same?

Mr. Benjamin: They are similar.

Senator Frith: You are proposing a study of our costing system?

Mr. Benjamin: So is the CTC.

Senator Frith: You know that a three-year study of our costing system was conducted. The costing system that has been applied to Canada has been subject to study with particular attention to Canadian circumstances almost continuously and even before VIA Rail.

[Traduction]

autre ou croyez-vous que nous devrions absorber la perte de \$500 millions pour une autre année et continuer à étudier la question?

M. Benjamin: Je pense que nous devrions tous les conserver, évidemment, en supposant qu'on ne continue pas à obliger Via Rail à fonctionner et à imposer des coûts de la même façon que le CP et le CN l'ont fait au cours de l'année dernière en ce qui concerne les voyageurs.

Si vous utilisez des trains qui sont très anciens, très lents et arrivent en retard, personne ne s'en servira, évidemment; vous pouvez tout aussi bien les annuler. Si vous avez un itinéraire entre deux villes qui prend douze ou quinze heures quand il ne devrait en prendre que cinq ou six, il n'y a guère de raison pour le garder.

Le sénateur Frith: Alors, votre voyage dans ce train sale et délabré a été confortable et agréable?

M. Benjamin: Lors du déplacement que j'ai fait de Winnipeg à Ottawa, il y a seulement deux semaines, j'ai eu un compartiment dans un wagon remis à neuf. Via Rail a modernisé et remis à neuf l'intérieur de cette voiture et c'était très confortable. Les repas étaient également excellents. Cependant, cela prend environ huit, dix ou douze heures de plus maintenant pour aller de Winnipeg à Ottawa.

Le sénateur Frith: Je veux comprendre votre proposition. Vous n'êtes pas d'accord avec les réductions. Vous ne proposez pas un système de rechange quant aux réductions ou une autre façon d'épargner \$500 millions cette année. Vous suggérez que nous étudions la question de nouveau pour une autre année.

M. Benjamin: Je propose un autre système pour épargner de l'argent. J'ai fait remarquer que le CN et le CP sont tous les deux trop payés par VIA Rail. VIA Rail est surchargée. Je suggère que nous utilisions la méthode de payer utilisée par Amtrak aux États-Unis. Je ne suggère pas que nous utilisions les méthodes de comptabilité de l'Union soviétique ou de n'importe quel autre pays. Le Canada et les États-Unis ont les mêmes habitudes de voyage, etc. Si vous utilisez le système de coûts Amtrak, le gouvernement pourrait épargner plus d'argent que ce qu'il espère gagner en annulant ces itinéraires.

Le sénateur Frith: Discutons du système de coûts. Vous dites que nous devrions utiliser le système de coûts Amtrak?

M. Benjamin: Oui.

Le sénateur Frith: Pensez-vous que les systèmes de chemins de fer américain et canadien soient semblables?

M. Benjamin: Ils sont analogues.

Le sénateur Frith: Vous proposez une étude de notre système de coûts?

M. Benjamin: Il en est ainsi avec la CCT.

Le sénateur Frith: Vous savez qu'une étude de trois ans de notre système de coûts a été effectuée. Le système de coûts qui a été appliqué au Canada a fait l'objet d'une étude accordant une attention particulière aux circonstances du Canada presque continuellement et même avant VIA Rail.

[Text]

Mr. Benjamin: On September 28 the CTC said that costing order R-6313 needed to be reviewed and up-dated.

Senator Frith: Yes, and it has been reviewed and up-dated continuously, so far as I know, for 20 years.

Mr. Benjamin: It has been in effect.

Senator Frith: As to a way of saving money, you propose that we should study the costing system, and, in the meantime, that we should use the American system which does not encompass the same rail set-up which Canada has. Is that your proposal?

Mr. Benjamin: Yes, the American costing system.

Senator Frith: Why?

Mr. Benjamin: Why should VIA Rail have to pay the depreciation on tracks to the railroads? VIA Rail is helping to subsidize the salaries of the presidents of the two railroads. Amtrak does not pay those kinds of allocated costs to American railroads. Why does VIA have to do so?

Senator Frith: Amtrak pays those costs on the basis of the study of their circumstances by their commission. We pay those costs on the basis of our studies by the CTC.

However, I now understand your proposal which is to make no cuts, study the cuts, study the costing system and, in the meantime, use the American system.

Let me now turn to Appendix No. 2. You particularly picked out the routes from Montreal to St. John's, Newfoundland, and from St. John's, Newfoundland, to Montreal. I would note that this appendix has the non-rhetorical heading, "Schedule Boondoggle for Services Remaining." I am sure you must have up-dated and adequate figures, so perhaps you could tell me how many people in the last year took the train as part of the trip from Montreal to St. John's, Newfoundland.

Mr. Benjamin: I don't have those figures.

Senator Frith: Would those figures not be significant?

Mr. Benjamin: I would not be surprised if there were none.

Senator Frith: Since you are making a point here that there is going to be a big lay-over, I would have thought you would have inquired about those figures.

Mr. Benjamin: If you take the bus, you have to change buses several times.

Senator Frith: You misunderstand my question, Mr. Benjamin. With this schedule you are attempting to point out that it is now going to take a long time to complete the trip from Montreal to St. John's, Newfoundland. That provoked Senator Doody to ask about the rail trip from Montreal to St. John's. You then explained that there was no rail route from Montreal to St. John's, Newfoundland. Obviously these figures are meant to show a boondoggle and indicate a delay in the trip from Montreal to St. John's, Newfoundland, but you have no figures to indicate how many people make that trip.

[Traduction]

M. Benjamin: Le 28 septembre, la CCT a déclaré que l'ordonnance R-6313 sur les frais avait besoin d'être examinée et mise à jour.

Le sénateur Frith: Oui et elle a été examinée et mise à jour continuellement, pour autant que je sache, depuis 20 ans.

M. Benjamin: C'est exact.

Le sénateur Frith: En tant que moyen d'économiser de l'argent, vous proposez que nous étudions le système de coûts et que durant l'intervalle, nous utilisions le système américain qui n'a pas le même type de réseau ferroviaire que le Canada. Est-ce que c'est ce que vous proposez?

M. Benjamin: Oui, le système de coûts américain.

Le sénateur Frith: Pourquoi?

M. Benjamin: Pourquoi la société VIA Rail devrait-elle avoir à payer la dépréciation sur les rails de ses voies ferrées? VIA Rail aide à subventionner les salaires des présidents des deux sociétés de chemins de fer. Amtrak ne paie pas ce genre de coûts aux chemins de fer américains. Pourquoi VIA doit-elle le faire?

Le sénateur Frith: Amtrak paie ces coûts selon les données de l'étude effectuée par leur commission sur leurs conditions. Nous payons ces frais en fonction des résultats de nos études par la CCT.

Cependant, je comprends maintenant votre proposition qui est de ne pas faire de réductions, d'étudier les réductions, d'étudier le système de coûts et, dans l'intervalle d'utiliser le système américain.

Examinons maintenant l'appendice n° 2. Vous avez particulièrement choisi les itinéraires de Montréal à Saint-Jean (Terre-Neuve) et de Saint-Jean (Terre-Neuve) à Montréal. Je vous ferai remarquer que cet appendice a le titre peu attrayant d'«Horaire inutile pour services restants». Je suis certain que vous devez avoir des chiffres à jour et exacts; vous pourriez donc me dire peut-être combien de personnes l'an dernier ont pris le train pour une partie du voyage de Montréal à Saint-Jean (Terre-Neuve).

M. Benjamin: Je n'ai pas ces chiffres.

Le sénateur Frith: Ne serait-il pas important de les avoir?

M. Benjamin: Je ne serais pas étonné s'il n'en existait pas.

Le sénateur Frith: Étant donné que vous prétendez ici qu'il y aura une halte considérable, je suis étonné que vous ne vous soyez pas renseignés sur ces chiffres.

M. Benjamin: Si vous prenez l'autobus, vous devez changer plusieurs fois.

Le sénateur Frith: Vous n'avez pas bien compris ma question, M. Benjamin. Avec cet horaire, vous essayez de démontrer que cela prendrait très longtemps maintenant pour se rendre de Montréal à Saint-Jean (Terre-Neuve). Cela a amené le sénateur Doody à demander des précisions au sujet de l'itinéraire par train de Montréal à Saint-Jean. Vous avez alors expliqué qu'il n'y a pas de route ferroviaire de Montréal à Saint-Jean (Terre-Neuve). Il est évident que ces chiffres sont conçus dans le but d'indiquer une inutilité et un retard dans le déplacement de Montréal à Saint-Jean (Terre-Neuve) mais

[Text]

Mr. Benjamin: This is the proposed new schedule to take effect on November 15.

Senator Frith: How many people make that trip even now? If you were the Minister of Transport, would you not want to have those figures before you?

Mr. Benjamin: Sure.

Senator Frith: You are criticizing the Minister of Transport for making a particular decision, but you are just highlighting one matter and talking about delays with no indication as to whether anybody ever makes that trip from Montreal to St. John's. They may make part of the trip. Every example you pick refers to a trip over 500 miles long, which you admit is the more inefficient scale, and that is why, you explain, nobody takes the train for a journey more than 500 miles.

Mr. Benjamin: I do not say that.

Senator Frith: You say we should have this efficient under-500-mile trip. You say that to explain why you took the train only once from Regina. Every example you illustrate involves a journey over 500 miles in order to prove a boondoggle without giving us any figures as to how many people travel in this fashion.

Mr. Benjamin: As I said to Senator Buckwold, you have to make the service attractive enough in order to encourage people to use it. Surely, lengthening schedules in this manner decreases any existing attractiveness. The new revised schedule as a result of the abandonments aggravates the situation for the remaining trains.

Senator Frith: Another possible interpretation is that people are only using the train on the short hauls, and that is the reason why there have been changes. I think we understand our disagreement on that.

Mr. Benjamin: I can give you some figures, but you will notice that these relate to the transcontinental routes which I have illustrated.

Senator Frith: I want to ask you about these particular routes.

Mr. Benjamin: The Edmonton-Vancouver run with 20 cars had 600 people a day through Jasper in 1980.

Senator Frith: For the full year?

Mr. Benjamin: No—well, that is the average figure. It is 600 people per day.

Senator Frith: From Edmonton to Vancouver?

Mr. Benjamin: Yes.

Senator Frith: That is not right at all.

Mr. Benjamin: I am sorry, you are right. In both directions, the figures are: Edmonton to Vancouver in the summer time, 600 people per day; in the winter, 300 people per day. In 1980,

[Traduction]

vous n'avez pas de chiffres pour indiquer combien de personnes en fait font le voyage.

M. Benjamin: C'est le nouvel horaire envisagé qui sera en vigueur le 15 novembre.

Le sénateur Frith: Combien de personnes font ce voyage même maintenant? Si vous étiez le ministre des Transports, ne voudriez-vous pas être en possession de ces chiffres?

M. Benjamin: Sans le moindre doute.

Le sénateur Frith: Vous critiquez le ministre des Transports d'avoir pris une décision particulière, mais vous insistez sur une question et parlez des délais sans mentionner si quelqu'un a jamais fait ce voyage de Montréal à Saint-Jean. Il se peut que les passagers ne fassent qu'une partie du voyage. Chaque exemple que vous choisissez a trait à un déplacement sur un trajet de plus de 500 milles ce que vous admettez être l'échelle la plus inefficace et c'est pourquoi, expliquez-vous, personne ne prend le train pour un voyage de plus de 500 milles.

M. Benjamin: Je n'ai pas dit cela.

Le sénateur Frith: Vous dites que nous devrions rendre efficace ce réseau de moins de 500 milles. Vous dites cela pour expliquer pourquoi vous avez pris le train qu'une seule fois de Regina. Chaque exemple que vous illustrez mentionne un voyage supérieur à 500 milles afin de prouver l'inutilité sans nous donner de chiffres quant au nombre de personnes qui voyagent de cette façon.

M. Benjamin: Comme je l'ai déclaré au sénateur Buckwold, vous devez rendre le service suffisamment intéressant pour encourager les gens à l'utiliser. Évidemment, les horaires prolongés de cette façon diminuent tout intérêt existant. Le nouvel horaire révisé par suite des annulations aggrave la situation pour les trains restants.

Le sénateur Frith: Une autre interprétation possible, c'est que les gens utilisent le train seulement pour les parcours de courte durée et c'est la raison pour laquelle il y a eu des modifications. Je pense que nous comprenons notre désaccord sur ce point.

M. Benjamin: Je peux vous donner quelques chiffres, mais vous remarquerez que ces derniers se rapportent aux itinéraires transcontinentaux que j'ai illustrés.

Le sénateur Frith: Je veux vous demander des détails au sujet de ces itinéraires particuliers.

M. Benjamin: Le train Edmonton-Vancouver de 20 wagons a transporté 600 personnes par jour en passant par Jasper en 1980.

Le sénateur Frith: Pour l'année entière?

M. Benjamin: Non; c'est-à-dire c'est le chiffre en moyenne. C'est 600 personnes par jour.

Le sénateur Frith: D'Edmonton à Vancouver?

M. Benjamin: Oui.

Le sénateur Frith: Ce n'est pas du tout exact.

M. Benjamin: Je m'excuse, vous avez raison. Dans les deux directions les chiffres sont: Edmonton à Vancouver durant les mois d'été, 600 personnes par jour; en hiver 300 personnes par

[Text]

450,000 people used the *Supercontinental* and 650 thousand people used the Canadian. Those figures reflect the usage on both transcontinental trains from Montreal to Vancouver. That is a substantial improvement over the previous year.

Senator Frith: Are you suggesting that that change is because of the fact that only 2 per cent—and not quite 2 per cent—of the people take the train? If you take the gross figure it sounds like a lot, but it has to be compared to the other 88 per cent. So, if 454,000 people used the train, that is 2 per cent, then 44 times that many used automobiles. You are not suggesting that change in proportion?

Mr. Benjamin: I am not disputing those figures. That is the present situation. However, Mr. Chairman, Senator Frith, I am submitting that, with maintaining the trains with improved and faster schedules, and new equipment, the figure will change substantially.

Senator Frith: You do realize, I know, that the whole essential purpose of this scheme is to save money on operating in order to put money into upgrading the service in those areas where people will take the train.

Mr. Benjamin: They have 10 new train sets on order; they should have 30 on order.

Senator Frith: And they will if they can save the money.

I should now like to deal with section 64 of the act. What did you suggest about section 64(1)? I did not understand your evidence on that. Did you suggest that it should be repealed and never used?

Mr. Benjamin: From reading the debates that took place in the mid sixties when the National Transportation Act was before parliament, I think that section 64(1) was agreed to as a sort of last resort by the government on individual decision and orders of the Canadian Transport Commission. From time to time, they have used that to rescind, vary or amend an order of the CTC. That was usually done on an order that was of recent issue, perhaps within a year or so. This order is a wide-ranging precedent and rescinds a host of CTC orders back as far as 6 years. I do not believe that it was the intent or the desire of parliament back in 1965-66 to do so. I do not think that even the government of the day envisaged ever using that authority in such a wide, sweeping manner.

Senator Frith: When you read the debates, I take it you read the section as well and you noticed how wide the wording of that section is, representing parliament's intent by those words.

You know how wide the wording of the section is, and we must take that as having some relevance to parliament's intent, as well as to the intent of the people who spoke in the debate.

Mr. Benjamin: Yes, I know how wide the wording is.

[Traduction]

jour. En 1980, 450,000 personnes ont utilisé le supercontinental et 650 mille personnes ont utilisé le Canadien. Ces chiffres reflètent l'usage des deux trans continentaux de Montréal à Vancouver. C'est une amélioration considérable sur l'année précédente.

Le sénateur Frith: Prétendez-vous que le changement provient du fait que seulement 2 p. 100, en fait pas même 2 p. 100 des voyageurs ont pris le train? Si vous prenez le chiffre net cela semble beaucoup mais il faut le comparer à l'autre 88 p. 100. Par exemple, 454,000 personnes ont utilisé le train, c'est-à-dire 2 p. 100; cela veut dire que 44 fois plus de personnes ont utilisé des voitures. Vous ne mentionner pas ce changement dans les proportions.

M. Benjamin: Je ne conteste pas ces chiffres. C'est la situation actuelle. Cependant, monsieur le président, sénateur Frith, je soutiens que, si l'on fait fonctionner les trains avec des horaires améliorés et plus rapides et s'ils sont pourvus d'un nouvel équipement, le chiffre changera considérablement.

Le sénateur Frith: Vous vous rendez compte, je le sais, que tout le but essentiel de ce plan est d'économiser les fonds utilisés pour l'exploitation afin d'utiliser ces fonds pour améliorer le service dans les régions où la population prend le train.

M. Benjamin: Ils ont commandé, dix nouveaux trains; ils devraient en avoir 30.

Le sénateur Frith: Et ils le feront s'ils réussissent à économiser l'argent.

J'aimerais maintenant discuter de l'article 64 de la loi. Qu'avez-vous suggéré au sujet du paragraphe 64(1)? Je n'ai pas compris votre exposé sur ce point. Avez-vous suggéré qu'il soit supprimé et jamais utilisé?

M. Benjamin: D'après les débats qui ont eu lieu vers le milieu des années 60 lorsque le Parlement a été saisi de la Loi nationale sur les transports, je pense que le paragraphe 64(1) avait été accepté comme une sorte de dernier ressort par le gouvernement sur une décision particulière et des ordres de la Commission canadienne des transports. De temps à autre, ils ont utilisé cela pour modifier ou rescinder une ordonnance de la CCT. Cela a été fait dans le cas d'une ordonnance qui a été publié récemment, il y aura peut-être un an. Cette ordonnance constitue un précédent de grande envergure et rescinde une quantité d'ordonnances de la CCT remontant à aussi loin que six ans. Je ne pense pas que le gouvernement de 1965-1966 ait eu l'intention ni le désir d'agir ainsi. Je ne pense pas même que le gouvernement d'alors ait jamais envisagé d'utiliser cette autorité d'une manière aussi vaste, aussi radicale.

Le sénateur Frith: Lorsque vous avez lu les débats, je pense que vous avez lu l'article et avez remarqué à quel point le libellé de cet article est général, ce qui a un rapport avec la signification donnée par le Parlement à ces termes.

Vous savez comme le libellé de l'article est général et nous devons accepter cela comme ayant un certain rapport avec la signification donnée par le Parlement ainsi que la signification de ce que les gens ont dit lors des débats.

M. Benjamin: Oui, je sais que le libellé est très général.

[Text]

Senator Frith: You say that the wide wording was some accident and that the people who passed it wanted it to be less widely worded, or what is your position?

Mr. Benjamin: As I recall the history of railroading in this country, up until recent years about the only time the CTC held a public hearing was at the request of the railroads or the government. Very seldom did the public have a chance to request that public hearings be held by the CTC. Parliament felt that the public should have that right, and this was set up as a sort of appeal procedure so that the government, parliament, or the public, could appeal orders of the CTC that they thought were wrong.

I must compliment the CTC because, over the past 5 or 6 years, they have gone to extra lengths to hold public hearings. They have made careful decisions on 15 of these 21 routes in question. I attended a number of those hearings myself and noticed that several senators made submissions to the CTC, as did other members of parliament, and representatives from the public and municipalities. I should also state that another committee of parliament, the Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments, will also deal with this matter. They have obtained legal advice and will be presenting a report. I find some of the things its legal counsel had to say very interesting and hope that the government will take that into account before November 15.

The Chairman: So that everybody knows what section 64(1) is, I shall read it into the record, because I suspect that not all of us have the wording of that in our minds.

Senator Frith: On that point, Mr. Chairman, I also accept the comment made by the witness, and which I made in the debate which took place in the Senate, that another joint committee is studying that aspect of the question. I think it is a good idea to have the wording read into the record. I do not propose to go much further with that, because another committee will be dealing with it.

The Chairman: In any event, according to a photocopy which I have obtained—and I obtained a photocopy because it is easier to carry around than the big book in which it is set out in its original form—section 64(1) states:

The Governor in Council may at any time, in his discretion, either upon petition of any party, person or company interested, or of his own motion, and without any petition or application, vary or rescind any order, decision, rule or regulation of the Commission, whether such order or decision is made *inter partes* or otherwise, and whether such regulation is general or limited in its scope and application; and any order that the Governor in Council may make with respect thereto is binding upon the Commission and upon all parties.

Senator Frith: Thank you, Mr. Chairman. That is the wording I had in mind as reflecting parliament's intent, but that is a legal question, and courts generally take the view that

[Traduction]

Le sénateur Frith: Vous dites que ce libellé était accidentel et que les personnes qui l'ont adopté voulaient qu'il soit libellé de façon moins vague ou qu'en pensez-vous?

M. Benjamin: D'après ce que je me rappelle des chemins de fer dans notre pays, jusqu'à ces toutes dernières années, la seule fois que le CCT a tenu des audiences publiques a été à la demande des voies ferrées ou du gouvernement. Il est très rare que le public ait eu la possibilité de demander des audiences publiques. Le Parlement avait l'impression que le public devrait avoir ce droit et cela a été établi comme une sorte de procédure d'appel de façon que le gouvernement, le Parlement ou le public puissent interjeter appel des décisions de la CCT qu'il juge erronées.

Je dois féliciter la CCT parce que, au cours des cinq ou six dernières années, elle a fait l'impossible pour tenir des audiences publiques. Des décisions prudentes ont été prises au sujet de 15 de ces 21 routes à l'étude. J'ai moi-même assisté à un certain nombre de ces audiences et j'ai remarqué que plusieurs sénateurs présentaient des commentaires à la CCT ainsi que des députés et des représentants du public et des municipalités. Je veux également déclarer qu'un autre comité du Parlement, le Comité mixte des règlements et des textes réglementaires, traitera également de cette question. Ce comité a obtenu des conseils juridiques et présentera un rapport. Je trouve que certaines des choses que l'avocat-conseil avait à dire étaient très intéressantes et j'espère que le gouvernement en tiendra compte avant le 15 novembre.

Le président: Afin que chacun sache en quoi consiste le paragraphe 64(1), je vais l'ajouter au procès-verbal parce que nous n'avons pas tous le libellé à l'esprit.

Le sénateur Frith: A ce sujet, monsieur le président, j'accepte également le commentaire fait par le témoin et que j'avais mentionné dans le débat qui a eu lieu au Sénat, à savoir qu'un autre comité mixte étudie cet aspect de la question. Je pense que c'est une bonne idée de faire figurer au procès-verbal le libellé de cet article. Je n'ai pas l'intention d'aller beaucoup plus loin avec cela, parce qu'un autre comité traitera de la question.

Le président: En tout cas, conformément à une photocopie que j'ai obtenue (et je me suis fait faire une photocopie parce que c'est plus facile de la transporter que le gros livre dans lequel l'article est imprimé sous sa forme initiale) voici le libellé du paragraphe 64(1):

Le gouverneur en conseil peut à toute époque, à sa discrétion, soit à la requête d'une partie, personne ou compagnie intéressée, soit de son propre mouvement et sans aucune requête ni demande à cet égard, modifier ou rescinder toute ordonnance, décision, règle ou règlement de la Commission, que cette ordonnance ou décision ait été rendue *inter partes* ou autrement, et que ce règlement ait une portée et une application générales ou restreintes; et tout décret que le gouverneur en conseil prend à cet égard lie la Commission et toutes les parties.

Le sénateur Frith: Merci, monsieur le président. C'est le libellé que j'avais à l'esprit comme reflétant l'intention du Parlement, mais c'est une question juridique et l'attitude des

[Text]

they assume parliament means what it said and not what was debated. In any event, that is a question for another committee.

The final question I should like to ask Mr. Benjamin is based on the comment he made to the effect that we must accept the fact that all modes of transport require subsidy. I wanted to be sure that you and I agree that, to make a comparison between rail and air travel, two subsidized forms of transportation—because you mention the millions of dollars spent on updating and improving airports, and so forth—as much as—and I will take the high figure because it is against their interests—\$400 million is spent on air travel each year. That works out to be around \$10.00 per passenger. For rail travel, the amount spent comes out to about \$70.00 per passenger. So, the subsidy ratio is about 7 to 1. I think we have already agreed that the proportion of use is about 2 per cent rail. So, we are using the same figures, are we?

Mr. Benjamin: Yes. I think the rail passenger service gets a bum rap because it is always picked out.

Senator Frith: You say that we should be using the Amtrak form. If we use Amtrak, the figures would be better, but when we use the Canadian formula that has been worked out by the CTC, you think they get a bum rap. Is that the basis for your comment?

Mr. Benjamin: Yes. You know, VIA Rail started out with the deck stacked against it. It had old equipment and has had to pay off \$77 million—

Senator Frith: That is the same for Amtrak. There is no difference.

Mr. Benjamin: ... for the old equipment. We have starved it, as far as I am concerned, and left VIA rail with no choice but to operate the kinds of services people will not use. Surely, that is handicapping the rail passenger system; surely, that is the reason the subsidy per passenger is so much higher than it is for air passengers or marine passengers.

Senator Frith: You say what "we are doing to" VIA Rail. VIA Rail is not against these proposals.

Mr. Benjamin: When they are told that their operating budget will be \$100 million, what choice do they have?

Senator Frith: I understand that, but what I am saying is that you are not suggesting that the administration of VIA Rail does not agree that these are efficient moves?

Mr. Benjamin: No, they have not. They just had to agree.

Senator Frith: We will hear what they say when they come before us.

[Traduction]

tribunaux est de supposer que le Parlement est d'accord avec ce qu'il a dit et non pas avec ce qui a fait l'objet de débat. Quoiqu'il en soit, c'est une question dont devra traiter un autre comité.

La question finale que j'aimerais poser à M. Benjamin se fonde sur le commentaire qu'il a fait voulant que nous devions accepter le fait que tous les modes de transport ont besoin de subventions. Je voulais être certain que vous et moi étions d'accord pour faire une comparaison entre les déplacements par chemin de fer et par avion. Ce sont deux formes subventionnées de transport—parce que vous mentionnez les millions de dollars dépensés à mettre à jour et à améliorer les aéroports et ainsi de suite. Je prendrai le chiffre élevé parce que cela va à l'encontre de leurs intérêts—\$400 millions sont dépensés pour les voyages aériens chaque année. Cela veut dire environ \$10 par passager. Pour les voyages en chemin de fer, le montant dépensé revient à environ \$70 par voyageur. Cela fait donc une proportion de 7 à 1 pour les subventions. Je pense que nous avons déjà convenu que la proportion d'utilisation est d'environ 2 p. 100 voie ferrée. Nous utilisons donc les mêmes chiffres, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Oui. Je pense que le service de voyageurs par train n'est pas traité de façon juste parce qu'il est toujours choisi comme cible.

Le sénateur Frith: Vous dites que nous devrions utiliser la formule d'Amtrak. Si nous utilisions cette formule, les chiffres seraient plus positifs, mais lorsque nous utilisons la formule canadienne qui a été préparée par la CCT, vous pensez que c'est une injustice. Est-ce que c'est là le fond de votre commentaire?

M. Benjamin: Oui. Vous savez, VIA Rail a commencé dans des conditions difficiles. L'équipement était usagé et la société a dû payer \$77 millions...

Le sénateur Frith: C'est la même chose dans le cas d'Amtrak. Il n'y a pas de différence.

M. Benjamin: ... pour le vieil équipement. Nous lui avons coupé les voies et nous avons forcé VIA Rail d'exploiter le genre de services que les gens n'utiliseront pas. Évidemment, cela fait du tort au système de voyageur par train; c'est certainement la raison pour laquelle les subventions par voyageur sont tellement plus élevées que celles pour les passagers qui prennent l'avion ou le bateau.

Le sénateur Frith: Vous répétez les mesures que nous proposons à VIA Rail. Mais VIA Rail ne s'oppose pas aux mesures qu'on lui propose.

M. Benjamin: Lorsqu'on leur dit que leur budget d'exploitation sera de \$100 millions, quel choix ont-ils?

Le sénateur Frith: Je comprends, mais ce que je veux dire c'est que vous ne présumez pas que l'administration de VIA Rail ne voit pas l'efficacité de ces mesures, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Non, l'administration ne pouvait qu'être d'accord.

Le sénateur Frith: Nous serons plus en mesure de connaître leur point de vue lorsqu'ils comparaitront.

[Text]

The Chairman: I should mention that I have the following senators who wish to ask questions: Senators Leblanc, Graham, Riley, Bell and Buckwold. I will call on Senator Leblanc.

Senator Muir: May I raise a point of order, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Senator Muir: I realize full well that Senator Frith is a brilliant lawyer and I certainly would not want to be cross-examined by him. I think Mr. Benjamin has done very well but he has not been allowed to answer many questions because of interruptions and further questions. Surely, for further questioning we could allow the witness, whether it is Mr. Benjamin or whoever it is, to take the time to answer. I say that with sincerity because I would not want to be questioned by Senator Frith, but I think he should slow down a bit and wait for the response.

Senator Frith: When he started out with those adjectives about brilliance, what can I say.

The Chairman: I suppose you can hope he is right.

Senator Frith: How can I quarrel with him.

Senator Muir: Just don't interrupt before the witness answers.

The Chairman: First, I will deal with Senator Muir's point of order. I think you may have noted that on one occasion I did interrupt Senator Frith and that was the only occasion that I thought I should do so. However, if you feel that there are questions which the committee ought to have answered—and I know the three gentlemen indulging at the moment in private conversation are very, very brilliant fellows, but I suspect the members of the committee cannot listen to the three of them and listen to me too, so for the moment, I would just as soon you listened to me. I was about to say, and did say in part, that if Senator Muir or any member of the committee feels that this witness or any other witness has not been permitted to answer questions for whatever reason, then it is their right when their turn comes up to ask those questions and see that they get answers. While we have already taken the best part of an hour, and I have a list of five senators who wish to ask questions, I do not know how many of those we will get through this morning and we have other witnesses waiting in the wings. I think if any member of the committee wishes to have a question answered which the witness can answer, then he should be entitled to ask it. I do not know whether Senator Muir accepts my comments as reasonable or not; if he does not, then he is at liberty to take issue with me and we will see where we go from there.

Senator Muir: The only point I would make, since I got my law degree in the coal mines, is that I would not want to be badgered if I were a witness.

The Chairman: I suspect that both you and Mr. Benjamin would make very difficult subjects for badgering.

[Traduction]

Le président: J'ai actuellement les noms des sénateurs suivants qui désirent poser des questions: Les sénateurs Leblanc, Graham, Riley, Bell et Buckwold. Je donne la parole au sénateur Leblanc.

Le sénateur Muir: Puis-je faire appel au règlement, Monsieur le Président?

Le président: Oui.

Le sénateur Muir: Je me rends parfaitement compte que le sénateur Frith est un brillant avocat et je n'aimerais certainement pas qu'il me fasse subir un contre-interrogatoire. Je suis d'avis que M. Benjamin a très bien parlé mais il n'a pu répondre à plusieurs questions en raison des interruptions et des autres questions qui lui étaient posées. Nous devrions certainement laisser au témoin le temps de répondre, que ce soit M. Benjamin ou un autre. Je le dis en toute sincérité parce que je n'aimerais pas être interrogé par le sénateur Frith, mais je suis d'avis qu'il devrait ralentir un peu et attendre la réponse.

Le sénateur Frith: Lorsqu'on commence par une telle série de qualificatifs, que puis-je dire.

Le président: Je suppose que vous ne pouvez qu'espérer qu'il ait raison.

Le sénateur Frith: Comment puis-je le contredire.

Le sénateur Muir: Il faut simplement ne pas interrompre le témoin avant qu'il réponde.

Le président: Je vais d'abord répondre au rappel au règlement du sénateur Muir. Vous avez dû remarquer qu'en une occasion j'ai interrompu le sénateur Frith et c'était la seule occasion où j'ai cru bon de le faire. Cependant, si vous êtes d'avis qu'il y a des questions auxquelles le comité aurait dû répondre—et je sais que les trois messieurs qui discutent pour l'instant en aparté sont tous trois très brillants, mais je ne crois pas que les membres du comité puissent les écouter tous les trois et m'écouter en même temps. Dans le moment j'aimerais vous demander de m'écouter. J'étais sur le point de dire, et je l'ai dit en partie, que si le sénateur Muir, ou tout autre membre du comité, est d'avis que notre témoin ou tout autre témoin n'a pas eu le temps de répondre aux questions, quelle qu'en soit la raison, alors c'est leur droit, lorsque vient leur tour, de poser ces questions et de voir à obtenir une réponse. Même si nous avons déjà épuisé presque une heure, et j'ai une liste de cinq sénateurs qui désirent poser des questions, je ne sais pas combien d'entre eux pourront le faire ce matin et en outre interroger les autres témoins qui attendent. S'il y a des membres du comité qui désirent poser une question à laquelle le témoin peut répondre, c'est son droit de la poser. Je ne sais pas si le sénateur Muir est d'avis que mes commentaires sont raisonnables, sinon il peut les contester et nous verrons ce qui adviendra.

Le sénateur Muir: Le seul point que je voudrais soulever, étant donné que j'ai obtenu mon diplôme en droit dans les mines de charbon, c'est que je ne voudrais pas être harcelé si j'étais un témoin.

Le président: Je crois qu'il serait très difficile d'essayer de vous harceler ainsi que M. Benjamin.

[Text]

Senator Frith: I would like to make one comment. I agree with what you said and I understand the point raised by Senator Muir. I think you are quite right that of course other senators should make sure that a witness gets an opportunity to give an answer that he may not seem otherwise to have given. On the other hand, I think there is a certain right in the person who is asking the questions to insist that the question be answered and to interrupt a witness who is perhaps using the question to say something that is not related to the question. Then, of course, it is a matter of your ruling. That is the difficult job you have, to keep that balance.

Senator Flynn: Do you think we could apply that rule in the Senate during Question Period?

Senator Frith: That is another forum.

The Chairman: In any event, Senator Leblanc is next on the list, and I now invite him to proceed.

Senator Leblanc: My line of questioning relates to those questions brought up by Senator Frith, that is, dealing with appendix I and appendix II. There were many questions that were answered at that time by the witness. I notice in appendix II that we have a quotation from four dissenting government economists mentioned in the *Toronto Star*. Could I be enlightened as to who those four economists are and what date that appeared and so on?

Mr. Benjamin: I do not remember the date.

The Chairman: Perhaps the witness could obtain those dates and see that they are sent to Senator Leblanc.

Senator Leblanc: I would also like to know who those economists are.

Mr. Benjamin: As I recall the *Toronto Star* report, it was four unidentified economists who leaked the document to the *Toronto Star*. I doubt if the *Toronto Star* will disclose who they were.

Senator Leblanc: The statement is very strong and I think it would be important for the committee to know who put forward those statements when you are mentioning four economists and they all agree on the same phrase.

Mr. Benjamin: That is a quote out of the document that was leaked to the *Toronto Star*.

Senator Frith: Did I hear Senator Doody say that if they are unidentified they are probably unemployed?

Senator Doody: I said they are either unidentified or unemployed.

Mr. Benjamin: Perhaps if they were identified they would be unemployed.

The Chairman: Senator Leblanc, would it serve your purpose on that particular question if Mr. Benjamin were able to supply the members of the committee with a copy of whatever article there was in the *Toronto Star* to which he is making reference?

[Traduction]

Le sénateur Frith: J'aimerais ajouter un commentaire. Je suis d'accord avec ce que vous avez dit et je comprends le point soulevé par le sénateur Muir: je crois que vous avez parfaitement raison de souligner que les sénateurs devraient s'assurer que le témoin ait l'occasion et le temps de répondre aux questions. Par contre, je suis d'avis que la personne qui pose des questions a aussi un certain droit, celui d'insister pour que l'on réponde à la question et d'interrompre un témoin si celui-ci donne une réponse qui n'a rien à voir avec la question. Il s'agit donc évidemment d'un rappel aux règlements. Il est très difficile d'atteindre exactement le juste milieu.

Le sénateur Flynn: Êtes-vous d'avis que l'on devrait appliquer cette règle au Sénat au cours de la période de questions?

Le sénateur Frith: Il s'agit d'une autre tribune.

Le président: De toute façon, le nom du sénateur Leblanc est le suivant sur la liste et je l'invite maintenant à prendre la parole.

Le sénateur Leblanc: Les questions que je veux poser sont dans le même ordre d'idées que celles du sénateur Frith, c'est-à-dire qu'elles concernent les annexes I et II. Les témoins ont déjà répondu à un grand nombre de ces questions. Je remarque qu'à l'annexe II il y a une citation du *Toronto Star* de quatre économistes dissidents du gouvernement. Pourriez-vous me dire qui sont ces quatre économistes, à quelle date ils ont comparu, ainsi de suite?

M. Benjamin: Je ne me souviens pas de la date.

Le président: Peut-être que le témoin pourrait obtenir ce renseignement et le faire parvenir au sénateur Leblanc.

Le sénateur Leblanc: J'aimerais aussi savoir qui ils sont.

M. Benjamin: Si je me souviens bien de l'article du *Toronto Star*, il s'agissait d'une fuite de document au *Toronto Star* de quatre économistes non identifiés. Je doute que le *Toronto Star* divulgue les noms.

Le sénateur Leblanc: Il s'agit d'une déclaration très grave et je suis d'avis qu'il serait important pour le Comité de connaître le nom de ceux qui ont fait ces déclarations puisqu'il s'agit de quatre économistes et qu'ils sont tous d'accord sur ce point.

M. Benjamin: Il y a eu fuite d'un document au *Toronto Star* d'où cette citation a été tirée.

Le sénateur Frith: Ai-je entendu le sénateur Doody dire que s'ils ne sont pas identifiés c'est qu'ils sont probablement en chômage?

Le sénateur Doody: J'ai dit qu'ils sont soit non identifiés ou soit en chômage?

M. Benjamin: Peut-être que s'ils étaient identifiés ils seraient maintenant en chômage.

Le président: Sénateur Leblanc, cela vous conviendrait-il en ce qui concerne cette question particulière, que M. Benjamin fasse parvenir aux membres du Comité une copie de l'article qui a paru dans le *Toronto Star* et auquel il a fait allusion?

[Text]

Senator Leblanc: Yes, so we can identify who has made those statements, as the same phrase applies to the four economists mentioned.

I have another question. I understand that the schedule of appendix I and II were prepared by the witness, Mr. Benjamin, and also with the help of the NDP research bureau. Did I understand correctly his reply to Senator Frith?

Mr. Benjamin: No, it was my research assistant and myself yesterday using information that we received from VIA Rail, Amtrak, the Department of Transport, the CTC and a variety of sources. Appendix II is examples out of the new proposed schedules which I submitted to this committee to illustrate that these cannot and will not be an attractive alternative for people to take the train rather than take their car or any other mode of transportation.

Senator Leblanc: I understand your point of view, but I was just wondering what were the background papers used to make up appendix I and II. Where does Amtrak publish their figures? Do you have a document for that?

Mr. Benjamin: Those figures in appendix I are based on the ratio of the cost that Amtrak pays compared to the ratio of cost that VIA Rail pays. We have taken the VIA Rail figures and applied the two ratios.

Senator Leblanc: From what document were the Amtrak figures extracted?

Mr. Benjamin: We got that ratio of Amtrak's cost from their office of corporate planning at Amtrak's head office.

Senator Leblanc: You are speaking of ratios. I see absolute figures. Why do we speak of ratios here?

Mr. Benjamin: VIA's total expense is \$457 million, 63 per cent of which they pay CN and CP. Amtrak pays its railways 30 per cent of its total expenses. Sixty-three per cent of VIA Rail's total costs of \$457 million, under the Canadian costing system, is \$288 million. Under Amtrak's costing system, payments to CN and CP would be only \$124 million.

Senator Leblanc: Yes, I see what you mean. Did you apply that same ratio to the Amtrak system and arrive at a figure?

Mr. Benjamin: Yes, using the VIA Rail costs.

Senator Leblanc: You mentioned that CN and CP are overpaid by VIA; but are not CN and CP subsidized by the government?

Mr. Benjamin: They get other subsidies, apart from payments from VIA, for rehabilitation of rail cars, branch line subsidies, and so on.

Senator Leblanc: I may be wrong, but if the government subsidizes CN and CP, then, if they were underpaid, they would be further subsidized. What would be the difference—

[Traduction]

Le sénateur Leblanc: Oui, pour que nous puissions identifier l'auteur de cette déclaration puisque la même phrase s'applique aux quatre économistes mentionnés.

J'aimerais poser une autre question. Si je comprends bien, les horaires proposés dans les annexes I et II ont été préparés par le témoin, M. Benjamin, avec l'aide du service de recherche du NPD. Est-ce bien ce que l'on a répondu au sénateur Frith?

M. Benjamin: Non. Il s'agit de renseignements que mon adjoint à la recherche et moi-même avons utilisés hier et que nous avons reçus de VIA Rail, Amtrak, du ministère des Transports, de la CTC et d'autres sources. L'annexe II comprend des exemples des nouveaux horaires proposés que j'ai soumis au Comité pour démontrer que ces horaires ne peuvent pas et ne seront pas une solution de rechange intéressante en vue d'inciter les personnes à prendre le train plutôt qu'à utiliser leur voiture ou tout autre mode de transport.

Le sénateur Leblanc: Je comprends votre point de vue, mais je me demande quel document on a utilisé pour préparer les annexes I et II. Où sont publiés les chiffres d'Amtrak? Avez-vous un document à cet égard?

M. Benjamin: Les chiffres qui figurent à l'annexe I sont calculés à partir du rapport entre les frais que doit déboursier Amtrak et ceux de VIA Rail. Nous avons utilisé les chiffres de VIA Rail et avons mis les deux en rapport.

Le sénateur Leblanc: De quel document les chiffres d'Amtrak ont-ils été extraits?

M. Benjamin: Nous avons obtenu le pourcentage des frais d'Amtrak du bureau de planification de leur siège social.

Le sénateur Leblanc: Vous parlez de pourcentages. Je vois des chiffres absolus. Pourquoi parlons-nous de pourcentages ici?

M. Benjamin: Le montant total des dépenses de VIA est de \$457 millions, dont 63 p. 100 sont versés à CN et CP. Amtrak verse à ses chemins de fer 30 p. 100 du montant total de ces dépenses. Et 63 p. 100 du montant total des frais de VIA Rail, soit \$457 millions, représentent \$288 millions, aux termes du système canadien d'établissement des coûts de production. Selon le système d'Amtrak, les versements à CN et CP ne seraient que de \$124 millions.

Le sénateur Leblanc: Oui, je vois ce que vous voulez dire. Avez-vous appliqué le même pourcentage au système Amtrak pour obtenir ce chiffre?

M. Benjamin: Oui, en utilisant les frais de VIA Rail.

Le sénateur Leblanc: Vous avez mentionné que CN et CP étaient trop payés par VIA, mais CN et CP ne sont-ils pas aussi subventionnés par le gouvernement?

M. Benjamin: Outre les paiements de VIA, ils reçoivent d'autres subventions—comme celles visant la rénovation des autorails, des dessertes d'embranchement, etc.

Le sénateur Leblanc: Je puis faire erreur, mais si le gouvernement subventionne CN et CP et que ceux-ci reçoivent des paiements insuffisants de VIA, le gouvernement augmentera

[Text]

the same government would be subsidizing them? If it were not VIA, who would subsidize CN and CP?

Mr. Benjamin: From the annual reports of CN and CP, they appear to have been doing rather nicely during the past few years. Since the Canadian people relieved them of their legal liabilities to haul people and transferred that to VIA Rail, I submit that VIA Rail should have to reimburse the railroads only for direct costs. If we cancelled all the passenger trains, the railroads would still have their tracks there. There would be depreciation on them and other management costs. Anyway, I do not think that the VIA Rail passenger service should have to pay costs other than direct costs.

Senator Leblanc: I have a further question. You mentioned that the minister, either in the other place or at a press conference, quoted a saving of \$100 million. You mentioned that you obtained from the department a figure of \$60 million. Who in the department gave you that figure of \$60 million? Did you contact the minister?

Mr. Benjamin: It came from the office of the Railway Development Branch of the Ministry of Transport.

Senator Leblanc: It came from the office of—

Mr. Benjamin: The Railway Development Branch.

Senator Leblanc: Who is in charge there?

Mr. Benjamin: I don't know his name.

Senator Leblanc: You contacted someone there—

Mr. Benjamin: My research assistant did.

Senator Leblanc: Is he with the NDP Research Bureau?

Mr. Benjamin: No, he is with me.

Senator Leblanc: My final question gets back to the point made by Senator McElman. Did you appear as a witness before the House of Commons transport committee?

Mr. Benjamin: No. The House of Commons transport committee was not given an order of reference to look into this matter. I did appear last week as a witness before the Joint Committee of the Senate and House of Commons on Regulations and Other Statutory Instruments.

Senator Graham: Mr. Chairman, my first question is directed to you. I apologize for being a few minutes late for the start of this hearing. Perhaps you explained in what order we were going to hear the witnesses. We are hearing Mr. Benjamin now and I see other members of the other house present in this room. Will those other witnesses appear together or will they appear separately?

The Chairman: I said earlier—and I repeat it in substance—that the names of the witnesses were listed on the notice and also on the letter that I distributed to members of the committee, and they would appear in the order in which their request was made. Mr. Benjamin was the first person to ask to be

[Traduction]

les subventions. Quelle serait la différence—le même gouvernement les subventionnerait? Si ce n'est pas VIA, qui subventionnera CN et CP?

M. Benjamin: Selon les rapports annuels de CN et CP, ils semblent avoir assez bien réussi au cours des dernières années. Étant donné que le transport des voyageurs est maintenant assuré par VIA Rail, je dirais que VIA Rail ne devrait avoir à rembourser les chemins de fer que pour les coûts directs. Si tous les trains de voyageurs étaient annulés, les chemins de fer utiliseraient encore les voies ferrées. Il y aurait une dépréciation et d'autres frais de gestion. De toute façon, je suis d'avis que le service voyageurs de VIA Rail ne devrait pas avoir à assumer des frais autres que les coûts directs.

Le sénateur Leblanc: Une autre question. Vous avez mentionné que le ministre, devant le Comité des communes ou dans le cadre d'une conférence de presse, a parlé d'une économie de \$100 millions. Vous dites que le ministère vous a donné comme chiffre \$60 millions. Qui vous a fourni ce chiffre? Avez-vous communiqué avec le ministre?

M. Benjamin: J'ai obtenu ce renseignement de la Direction générale des chemins de fer, Direction de la planification du transport ferroviaire, ministère des Transports.

Le sénateur Leblanc: Vous avez dit . . .

M. Benjamin: La Direction de la planification du transport ferroviaire.

Le sénateur Leblanc: Qui est à la tête de ce service?

M. Benjamin: Je ne connais pas le nom du directeur.

Le sénateur Leblanc: Vous avez communiqué avec quelqu'un là-bas . . .

M. Benjamin: Mon adjoint à la recherche s'en est occupé.

Le sénateur Leblanc: Fait-il partie du Service des recherches du NPD?

M. Benjamin: Non, il est attaché à mon service.

Le sénateur Leblanc: Ma dernière question nous ramène au point soulevé par le sénateur McElman. Avez-vous comparu devant le Comité des transports des Communes?

M. Benjamin: Non. Aucun ordre de renvoi prévoyant l'étude de cette question n'avait été confié au Comité des transports de la Chambre. J'ai comparu la semaine dernière devant le Comité mixte du Sénat et de la Chambre sur les règlements et autres textes réglementaires.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, c'est à vous que s'adresse ma première question. Je m'excuse d'avoir raté le début de la séance d'aujourd'hui alors que vous avez peut-être indiqué dans quel ordre nous entendrions les témoins. Nous interrogeons pour l'instant M. Benjamin et je me rends compte que certains membres de l'autre endroit sont également présents. Ces autres témoins comparaitront-ils ensemble ou séparément?

Le président: J'ai dit plus tôt—et je vais résumer—que les noms des témoins étaient mentionnés dans l'avis ainsi que dans la lettre que j'ai remise aux membres du Comité; l'ordre de comparution correspondrait donc à l'ordre selon lequel ils ont fait parvenir leur demande. Comme M. Benjamin est la pre-

[Text]

heard and consequently, with the consent of the committee, he is our first witness. The second was the Honourable Don Mazankowski; the third, Mr. Bill McKnight; and the fourth, Mr. Pat Nowlan. I have just been informed that the latter has asked to be stricken from the list and that Mr. Robert Corbett, M.P. be summoned, asked or permitted to give evidence in his place.

Senator Graham: My question, Mr. Chairman, was whether they were going to appear together if they represent the same party.

The Chairman: It is my understanding that each has a different aspect of the matter on which he wishes to be heard. They are not simply going to follow each other and repeat what the other says. Each has a separate aspect on which he wishes to be heard.

Senator Graham: Mr. Benjamin, did you read the Progressive Conservatives' report of the task force on rail passenger service?

Mr. Benjamin: I have a copy and I have started on it. I received a copy the day before yesterday. I have not had an opportunity to go through all of it. I have looked at some of the graphs and charts.

Senator Graham: Then it would be unfair to ask whether you concur in all of its findings.

Mr. Benjamin: I have not read all of it. I suspect that there would be a lot of it that I would concur with.

Senator Graham: Mr. Pepin has been asked to appear before the transport committee of the other house. As I understand it, he agreed to appear, but only to explain and rationalize and not to consider rescinding any of the cutbacks.

Mr. Benjamin: I do not know what strictures have been placed on what he would say in connection with his appearance before that committee. He did mention two or three weeks ago that he was willing to appear before the House of Commons committee on transport. I am a member of the steering committee, which met—the chairman of that committee, Mr. Bockstael, the Parliamentary Secretary, Mr. Nowlan, myself and the clerk met—and there was an all-party agreement on the wording of a new order of reference so that we could hear the minister on this matter. But the government, for its own reasons, turned down the request the next day. Consequently there was no order of reference under which we could hear Mr. Pepin.

Senator Graham: Even though he would himself agree to appear before the committee to explain?

Mr. Benjamin: Yes. His office was consulted by the steering committee on the wording of the order of reference, and they thought it was okay; but for some reason or other the following day the government would not put the order of reference through Parliament.

[Traduction]

mière personne qui a demandé de comparaître, le Comité a accepté qu'il soit notre premier témoin. Il sera suivi par l'honorable Don Mazankowski; M. Bill McKnight comparaitra ensuite et cèdera la place à M. Pat Nowlan. On vient tout juste de m'informer que ce dernier a demandé que son nom soit rayé de la liste et que l'on invite, demande ou permette à M. Robert Corbett, député, de comparaître à sa place.

Le sénateur Graham: Je vous demandais, monsieur le président, si ces derniers allaient comparaître ensemble puisqu'ils représentent le même parti.

Le président: Si j'ai bien compris, chacun d'entre eux veut faire ressortir un aspect différent. Ils ne parleront tout simplement pas les uns à la suite des autres rien que pour se répéter. Ils veulent tous faire ressortir un aspect différent de la question.

Le sénateur Graham: Monsieur Benjamin, avez-vous lu le rapport du Groupe de travail du Parti conservateur sur le service-voyageurs?

M. Benjamin: J'en ai un exemplaire et j'ai commencé à le lire. On me l'a remis avant-hier. Je n'ai malheureusement pas eu le temps de le parcourir en entier. J'ai jeté un coup d'œil sur certains graphiques et tableaux.

Le sénateur Graham: Il ne serait donc pas de bonne guerre de vous demander si vous souscrivez à toutes les conclusions du rapport.

M. Benjamin: Je n'en ai pas terminé la lecture. J'ai l'impression que j'appuierais une bonne partie des conclusions du rapport.

Le sénateur Graham: Le Comité des transports de la Chambre des Communes a demandé à M. Pepin de comparaître devant lui. A ce qu'on m'a dit, ce dernier a accepté l'invitation, mais dans le seul but d'expliquer les raisons de cette décision et qu'il n'était pas question d'annuler l'une ou l'autre des réductions de service.

M. Benjamin: Je ne sais pas quelles restrictions ont été imposées à ce qu'il dira devant le Comité. Il a mentionné il y a deux ou trois semaines qu'il acceptait de comparaître devant le Comité permanent des transports de la Chambre. Je suis membre du Comité de direction dont les membres se sont réunis—le président du comité, M. Bockstael, le secrétaire parlementaire, M. Nowlan, moi-même ainsi que le greffier—et tous les partis se sont entendus sur la formulation d'un nouvel ordre de renvoi nous permettant d'entendre le Ministre à cet égard. Mais le gouvernement, ayant ses propres raisons, a rejeté notre demande le lendemain. Nous n'avions donc aucun ordre de renvoi nous permettant d'entendre M. Pepin.

Le sénateur Graham: Même si ce dernier acceptait de comparaître devant le Comité afin de donner des explications?

M. Benjamin: Oui. Nous avons consulté son bureau afin de faire approuver le libellé de l'ordre de renvoi; mais pour une raison ou pour une autre, le gouvernement n'a pas voulu soumettre l'ordre de renvoi au Parlement, le lendemain.

[Text]

Senator Graham: So it is your interpretation that Mr. Pepin was not refusing to appear, but that the government would not permit him to appear.

Mr. Benjamin: In fairness, I do not know that he has ever said that he would not appear before the commons transport committee. I imagine he is still willing to appear before that committee; but if we cannot get an order of reference, then it is academic.

Senator Graham: In connection with your research, and that of your research assistant, were there any routes included in the package that would cover the 19 per cent cutback—routes which, in your judgment, were so lightly travelled that they could almost automatically be excluded from further consideration; or would you insist that the total cutback package be put before your committee or the Canadian Transport Commission with the possibility of public hearings? We have read of routes and trains that carry, on the average, only two, three or four passengers over a period of time, and it would seem ridiculous if we were to pursue this further and attempt to have the kind of hearings you are proposing when we could almost automatically cut out those services and perhaps reduce the 19 per cent to 15 per cent or 14 per cent or whatever it is.

Mr. Benjamin: Well, based on past and present performance, there are some of those routes, of course, that are so lightly travelled it would be difficult for anybody to justify their retention if they are going to be retained on the same basis as they are being operated at the moment. Of course people will not get on them. I am submitting, however, that these routes would become viable with improved and faster schedules, and better equipment. In those circumstances there would not be such a ridiculous loss. If the routes are to be maintained and operated just as they are now, they are designed to fail.

Senator Graham: And you would maintain that all of the routes that would be included if they were upgraded would be sufficiently viable to warrant their continuance.

Mr. Benjamin: I maintain that if they are upgraded, with faster schedules, there would be a remarkable improvement in occupancy rates on all of the routes, and I maintain that with a reasonable trial of 45 years, with that kind of upgrading of schedules, and a reasonable opportunity for these routes to develop, but failed to develop anyway, I would be the last to argue that they be kept on beyond that point. If, however, you put new, modernized, high speed dayliners on some of these routes, like Regina to Saskatoon, or Calgary to Edmonton or Edmonton to Drumheller, with much faster schedules, people will get on them. If you leave them the way they are now, though, they are designed to fail.

Senator Graham: But you think they should all be looked at with a view to retaining every one of them.

Mr. Benjamin: If the government were to decide, "Well, OK, we'll back off on some of these routes, but still cancel some anyway," I suppose that would mean that we had won one part of the battle.

[Traduction]

Le sénateur Graham: A votre avis, M. Pepin acceptait de comparaître, mais le gouvernement lui refuse ce privilège.

M. Benjamin: En toute justice, je ne crois pas qu'il ait jamais dit qu'il ne comparaitrait pas devant le Comité des transports des communes. Je suppose qu'il n'a pas changé d'avis à cet égard. Si toutefois, nous ne pouvons obtenir un ordre de renvoi, la question ne se pose plus.

Le sénateur Graham: En ce qui concerne votre recherche ou celle faite pour votre adjoint, y avait-il dans cette réduction globale de 19 p. 100, des trajets qui selon vous étaient à ce point peu utilisés qu'on pourrait presque automatiquement les exclure de toute autre étude ultérieure; ou insisteriez-vous pour que la question de l'élimination soit soumise au comité ou à la Commission canadienne des transports afin qu'on songe à la possibilité de tenir des audiences publiques? Nous avons lu que, dans le cas de certains trajets et de certains trains, le nombre moyen de passagers sur une période donnée pouvait être, de deux, trois ou quatre; cela semblerait ridicule si nous devions poursuivre sur notre lancée et tenter de tenir les audiences que vous proposez, alors que nous pourrions presque automatiquement réduire ces services et qui sait ramener ce 19 p. 100 à 15 ou 14 p. 100 ou même moins.

M. Benjamin: Si l'on se fonde sur les données antérieures et actuelles, il va sans dire que certains projets sont à ce point peu fréquentés qu'il serait difficile pour quiconque de justifier leur maintien dans les conditions d'exploitation actuelle. Les gens ne les utiliseront sans doute pas. J'estime toutefois, qu'on pourrait les rentabiliser en y apportant des améliorations, en augmentant le nombre de trains et en modernisant le matériel. Dans ces circonstances, les pertes ne seraient pas aussi élevées. Si l'on doit continuer à entretenir et à exploiter les trajets comme on le fait à l'heure actuelle, aussi bien les abandonner.

Le sénateur Graham: Et vous estimeriez qu'en améliorant tous les trajets qui seraient inclus, on les rentabiliserait au point d'en justifier le maintien.

M. Benjamin: Je prétends que si on les améliorait, si on assurait des liaisons plus rapides, on améliorerait de façon remarquable le taux d'utilisation sur tous les itinéraires; et je maintiens qu'après un essai raisonnable de 45 ans, en augmentant le nombre de trains et en prévoyant une expansion raisonnable des trajets mais qui, de toute façon, ne se sont pas développés je serais le dernier à prétendre qu'on doive continuer à les entretenir. Si, toutefois, vous mettez en service sur certains de ces itinéraires, de nouveaux trains modernes et très rapides comme entre Regina et Saskatoon ou Calgary et Edmonton ou Edmonton et Drumheller par exemple, et accélerez les liaisons, les gens emprunteront le train. Si vous n'y apportez aucune amélioration, ils sont voués à l'abandon.

Le sénateur Graham: Mais vous estimez qu'il faudrait songer à maintenir tous les trajets.

M. Benjamin: Si le gouvernement devait dire: D'accord nous consentons à conserver certains itinéraires tout en annulant certains autres, je suppose que cela signifierait que nous avons gagné une partie de la bataille.

[Text]

Senator Graham: Mr. Chairman, we have had several figures which have been tossed about in the past few weeks, and here again today with respect to the estimated amount of money that would be saved by these cutbacks. They range from as high as \$500 million, and that was one of the reasons I was asking Mr. Benjamin whether he had read the report of the Progressive Conservative task force on rail passenger service, which on page 24 says, under the heading of "Contractual and Costing", in item 2:

The government's claim that the cutbacks will save \$100 million a year is completely unsubstantiated.

I am wondering where you come down between \$100 million and \$500 million.

Mr. Benjamin: I think the \$500 million is a figure that the government projected of VIA Rail deficits, one, two or three years down the road. I think it is in the order of around \$300 million for 1979, or was it 1980? Around \$320 million for 1980. I think that \$500 million figure is one that was projected by the government. I have not read all of the report you refer to, but the portion you read referring to the \$100 million in savings, I would concur with. I think experience would show that in fact \$100 million will not be saved by these cuts.

Senator Riley: Mr. Benjamin, I understand that you have quite a few figures at your disposal arising from your research, and also emanating from the Department of Transport and from VIA Rail.

Mention was made of the run from St. John's Newfoundland, to Montreal. I am going to refer you to the Atlantic, from Montreal to Halifax and return. You set that down—I presume from the new schedule of VIA Rail—as Montreal to Saint John, New Brunswick. Incidentally, I want to point out that there is no such legal entity as "St. John", New Brunswick. The corporate name of that city is "Saint John" and that is in the letters patent incorporating it that were signed by Queen Victoria.

Do you have any figures for the Atlantic load factor?

Mr. Benjamin: The Atlantic Limited for 1980 had an 80 per cent occupancy rate with 256,000 passengers.

Senator Riley: Would that be an 80 per cent occupancy rate year round?

Mr. Benjamin: That is occupancy rate. The load factor would be less than that.

Senator Riley: The occupancy rate would be 80 per cent year round.

Mr. Benjamin: That is the average for the year.

Senator Riley: Yes. And would these figures be based upon the occupancy rate of the train when it left McAdam, New Brunswick, and passed over into Maine?

[Traduction]

Le sénateur Graham: Monsieur le président, plusieurs chiffres nous ont été fournis au cours des dernières semaines et encore une fois aujourd'hui en ce qui concerne les économies que nous permettraient de réaliser ces réductions. On parle de réductions pouvant aller jusqu'à \$500 millions et c'est une des raisons pour laquelle j'ai demandé à M. Benjamin s'il avait lu le rapport du Groupe de travail du Parti conservateur sur le service de trains de voyageurs où l'on précise à la page 24 sous le rubrique «imputés à VIA Rail», au deuxième point:

L'affirmation du gouvernement selon laquelle les réductions de service entraîneront des économies de 100 millions de dollars par an est absolument dénuée de fondement.

Je me demande où l'on peut se situer entre 100 et 500 millions.

M. Benjamin: Je crois que ces 500 millions correspondaient à ce que le gouvernement prévoyait comme déficit pour VIA Rail au cours des deux ou trois prochaines années. Il se situe à mon avis autour de 300 millions pour 1979 ou était-ce pour 1980? Environ 320 millions pour 1980. Je crois que ce chiffre de 500 millions était une prévision du gouvernement. Je n'ai pas lu tout le rapport dont vous parlez, mais je partagerais l'opinion des auteurs du rapports en ce qui concerne cette économie de 100 millions. Je crois que l'expérience prouvera que ces réductions ne pourraient entraîner une économie de \$100 millions.

Le sénateur Riley: Monsieur Benjamin, si je comprends bien, vos recherches vous ont permis d'obtenir un assez grand nombre de chiffres; vous en avez recueilli également auprès du ministère des Transports et de VIA Rail.

Il a été fait mention du trajet entre Saint-John's (Terre-Neuve) et Montréal. Je vais parler du trajet de l'Atlantique, entre Montréal et Halifax et vice versa. Vous avez parlé dans ce cas—et je suppose que vous vous reportez alors au nouvel horaire de VIA Rail—du trajet Montréal—Saint-John (Nouveau-Brunswick). Soit dit en passant, je vous signale qu'il n'y a aucune entité juridique connue sous le nom de «St. John» (Nouveau-Brunswick). Le nom social de cette ville «Saint-John» et on le précise dans les lettres patentes érigeant cette ville en municipalité et qui ont été signées par la Reine Victoria.

Pouvez-vous nous donner des chiffres en ce qui concerne le coefficient de remplissage pour l'Atlantique?

M. Benjamin: En 1980, le taux d'utilisation du Atlantic Limited était de 80 p. 100, c'est-à-dire 256,000 passagers.

Le sénateur Riley: Serait-ce pour toute l'année?

M. Benjamin: Il s'agit du taux d'utilisation. Le coefficient de remplissage serait inférieur.

Le sénateur Riley: Le taux d'utilisation serait donc de 80 p. 100 pour toute l'année.

M. Benjamin: Il s'agit de la moyenne pour l'année.

Le sénateur Riley: Oui. Et ces chiffres seraient-ils fondés sur le taux d'utilisation du train lorsqu'il quittait McAdam Nouveau-Brunswick et traversait le Maine?

[Text]

Mr. Benjamin: That is the occupancy rate averaged over the whole year and over the whole route from Halifax to Montreal.

Senator Riley: 80 per cent.

Mr. Benjamin: Yes. That was for 1980, yes.

Senator Riley: Do you have any figures on the 1981 year so far?

Mr. Benjamin: No, I don't. I think it's at about the same level. We just do not have anything for 1981.

Senator Riley: I have figures that indicate that it is much higher.

Senator Leblanc mentioned the subsidizing of CN and CP. The government subsidies for CN and CP used to be very high with regard to the passenger train service; but those subsidies ceased, and the money was then passed on to VIA Rail. With the increased occupancy rate of the *Atlantic*, say, would the subsidy have increased substantially since VIA Rail took over the passenger service?

Mr. Benjamin: I do not have any comparative figures on individual routes as between when they were operated by CP or CN in terms of cost and the present day with VIA Rail. As you recall, the regime prior to VIA Rail was to the effect that CN and CP were reimbursed for up to 80 per cent of any proven losses on any given route. In order to qualify for that subsidy the railroads had to make an application to abandon, and hearings were held. Where they were ordered to retain routes, they were eligible for the 80 per cent subsidy.

Senator Riley: Do you have any figures from either the CTC or VIA Rail as to how the payments to CN and CP are made up? How their bills are made up?

Mr. Benjamin: In each calendar year they get 13 bills. There is a wind-up bill that they get in January or February. The one they got in January or February of this year was in the order of \$13 million.

Senator Riley: Did your research reveal that CN and CP are both making a profit from VIA Rail for the use of their roadbeds?

Mr. Benjamin: I think they are.

Senator Riley: Taking into account the maintenance and the payment of the employees of VIA Rail by both the CN and CP Railways?

Mr. Benjamin: Put it this way: they have been getting more through this method from VIA Rail than they would have got under the old method. The costing order R-6313 is the one which applied to CP and CN when they were operating passenger trains, and the same order was retained for VIA Rail, which still includes what are called allocated costs, which are over and above direct costs.

[Traduction]

M. Benjamin: Il s'agit du taux moyen d'utilisation pour l'année et pour tout le trajet entre Halifax et Montréal.

Le sénateur Riley: 80 p. 100.

M. Benjamin: Oui; c'était pour 1980.

Le sénateur Riley: Avez-vous des chiffres pour 1981?

M. Benjamin: Non, je n'en ai pas. Je crois que c'est à peu près la même chose. Nous n'avons pas de chiffres pour 1981.

Le sénateur Riley: J'ai des chiffres qui indiquent que ce pourcentage est beaucoup plus élevé.

Le sénateur Leblanc a mentionné que des subventions étaient versées auparavant au CN et au CP. Ces dernières étaient habituellement très élevées en ce qui concernait le service de trains de voyageur; elles sont désormais versées à VIA Rail. Compte tenu de l'augmentation du taux d'occupation de l'Atlantique, disons, cette subvention aurait-elle augmenté d'une manière importante depuis la reprise par VIA Rail du service voyageurs?

M. Benjamin: Je n'ai pas de chiffres comparatifs pour les divers itinéraires au point de vue coût entre l'époque à laquelle ils étaient exploités par le CP ou le CN et la situation actuelle. Si vous vous rappelez, dans l'ancien système, les pertes prouvées que subissait le CP ou le CN sur un parcours donné étaient remboursées jusqu'à concurrence de 80 p. 100. Pour être admissibles à cette subvention, les sociétés ferroviaires devaient en faire la demande et des audiences avaient lieu. Lorsqu'on leur demandait de maintenir les itinéraires, ces sociétés avaient droit à des subventions équivalant à 80 p. 100 de leurs coûts.

Le sénateur Riley: La Commission canadienne des transports ou la société VIA Rail vous a-t-elle donné des chiffres sur la manière dont se composent les versements effectués au CN et au CP? De quelle façon se présentent leurs factures?

M. Benjamin: Chaque année civile, elles reçoivent 13 factures. En janvier ou en février, elles reçoivent ce qu'on appelle la facture de clôture et celles de cette année s'élèvent à \$13 millions.

Le sénateur Riley: D'après la recherche que vous avez effectuée, le CP et le CN tirent-ils tous deux des avantages de la société VIA Rail en utilisant ses plate-formes?

M. Benjamin: Je pense que oui.

Le sénateur Riley: Tout en tenant compte de l'entretien et de la rémunération des employés de la société VIA Rail par le CN et le CP?

M. Benjamin: On peut présenter les choses de cette manière: ces deux sociétés ont obtenu plus d'avantages de la société VIA Rail grâce à cette méthode que cela n'aurait été le cas sous l'ancien régime. L'ordonnance d'estimation du prix de revient 6313 s'appliquait au CP et au CN lorsque ceux-ci exploitaient des trains voyageurs, et on a conservé la même ordonnance pour VIA Rail, qui inclut toujours ce que l'on appelle les frais imputés, qui sont surtout des frais directs.

[Text]

Senator Riley: Are these allocated costs audited by the CTC?

Mr. Benjamin: Yes, they are audited on the basis of the requirements of the costing order.

The Chairman: May I interrupt to ask the date of that costing order?

Mr. Benjamin: The costing order was issued in 1969. The most recent audited figures of the CTC relate to 1977. I presume they are presently auditing the 1978 figures; they are running about three years behind.

Senator Riley: Do you know if VIA Rail has made any demand or formal request of the CTC to bring these audited figures up to date?

Mr. Benjamin: Yes. Mr. Roberts, the president, has said publicly, to the CTC and to the transport committee in the House of Commons on a number of occasions that he feels that the costing order is unfair, that VIA Rail has to operate in the dark, that it cannot see all of the figures that the railways use. That is an argument which has been ongoing between VIA Rail and the two railroads for the past three years. In fact, last year VIA Rail served notice on both railways to negotiate a new operating agreement, which negotiations are still going on, and I understand they hope to have a new operating agreement in place by January 1. The costing order, however, will still be in place unless that is changed by the government or by the CTC.

Senator Riley: Those are all the questions I have, thank you, Mr. Chairman.

Senator Bell: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I could go back to a point Mr. Benjamin was discussing with regard to moving freight on the railway. As I understand your point of view, we have a rail bed and tracks which are of the heaviest duty in order to move freight. The transportation of freight takes a very high-quality bed, higher than is necessary for passenger service. I think all Canadians would admit that it is necessary to move freight; we want to move freight and we have obtained the rights-of-way, we already have the rail beds and so on.

From what you have said, do I understand that passenger use of that system could almost be considered *gratis*? All we would then need is equipment and personnel?

Mr. Benjamin: Yes. That is why I am urging that VIA Rail should only have to pay the direct costs; namely, the diesel fuel, the train crews, and the wages.

Senator Bell: And the equipment?

Mr. Benjamin: The equipment, of course, they own now and have to maintain, refurbish and depreciate. With regard to other costs, however, those which are called allocated costs, for things like depreciation and interest on the right-of-way, management costs of CN and CP, I will say that VIA pays its own management costs and then the costing order provides for some portion of the costs to be collected by the railways. This

[Traduction]

Le sénateur Riley: La Commission canadienne des transports les vérifie-t-elle?

M. Benjamin: Oui, en fonction des exigences de l'établissement du prix de revient.

Le président: Puis-je interrompre pour demander la date de cette ordonnance?

M. Benjamin: 1969. Les derniers chiffres vérifiés par la Commission canadienne des transports remontent à 1977. Je présume qu'elle vérifie actuellement ceux de 1978; elle est à peu près trois ans en retard.

Le sénateur Riley: Savez-vous si Via Rail a demandé officiellement ou officiellement à la CCT de mettre à jour ces vérifications?

M. Benjamin: Oui. M. Roberts, le président, a à plusieurs reprises déclaré publiquement à la CCT et au Comité des transports de la Chambre des Communes que, d'après lui, cette ordonnance n'était pas équitable, que VIA Rail devait opérer dans les coulisses et ne pouvait voir tous les chiffres utilisés par les deux compagnies de chemin de fer. Cela fait trois ans que cet argument existe entre VIA Rail et les deux sociétés ferroviaires. En fait, l'année dernière, VIA Rail a envoyé un avis aux deux compagnies pour négocier un nouvel accord d'exploitation, négociations qui se poursuivent toujours. Je crois comprendre qu'elles espèrent aboutir à un nouvel accord d'exploitation d'ici le 1^{er} janvier. Et quant à l'ordonnance d'établissement du prix de revient, elle existera toujours sauf si le gouvernement ou la CCT intervient.

Le sénateur Riley: Je n'ai plus de question à poser, monsieur le président.

Le sénateur Bell: Merci, monsieur le président. Je me demande si je pourrais revenir à un point mentionné par M. Benjamin à propos du transport des marchandises sur rail. Si je vous comprends bien, nous avons les plate-formes et les voies voulues pour transporter des marchandises. Ce transport nécessite une plate-forme de meilleure qualité que celle requise pour le service voyageurs. Je pense que tous les Canadiens conviendront qu'il faut transporter les marchandises. Or, nous avons déjà obtenu les droits de passage, nous déposons des plate-formes, etc.

D'après ce que vous avez dit, dois-je comprendre que l'utilisation de ce système par les passagers pourrait pratiquement être considéré comme *gratuit*? On aurait alors plus besoin que du matériel et du personnel?

M. Benjamin: Oui. C'est pourquoi j'insiste pour que VIA Rail n'ait à payer que les frais directs, soit les frais relatifs au diesel, à l'équipe de train et aux salaires.

Le sénateur Bell: Et le matériel?

M. Benjamin: Elle le possède maintenant et doit l'entretenir, le remettre à neuf et l'amortir. En ce qui concerne les autres coûts, toutefois, ce qu'on appelle les frais imputés, que comprennent notamment l'amortissement et les intérêts à verser sur l'emprise, les coûts de gestion du CN et du CP, VIA paie ses propres frais de gestion et ensuite, l'ordonnance d'estimation du prix de revient prévoit qu'une certaine partie de ces

[Text]

means that VIA Rail is paying twice for management costs, its own and then a portion of those of the CN and CP Railways.

Senator Bell: If that were changed, moving passengers in this way would probably be the most cost-efficient way you could move people in the country?

Mr. Benjamin: Yes. With what is happening in the energy field, and the related costs, the rail passenger system becomes more and more attractive in an economic sense. This is the experience in other countries as well.

Senator Bell: I know that you have not brought this point out, but I would like your comments on it anyway.

Senator Graham: Could I ask a supplementary question, Mr. Chairman?

Senator Bell, are you leaving that particular point?

Senator Bell: Yes, I am.

Senator Graham: Could I ask a supplementary question which deals with the system of accounting?

The Chairman: Yes, certainly.

Senator Graham: Mr. Chairman, I appreciate that if we went on the Amtrak system of accounting, we could have a different set of figures. The point, however, was made by Senator Frith earlier that we have two different systems. Surely, for accounting purposes and to give us a true picture of what the costs are, VIA Rail should pay a user fee for the use of the rail line itself? Surely you would not propose to eliminate that entirely?

Mr. Benjamin: Yes, otherwise why bother having VIA Rail? We could turn the passenger train back to the CN and CP Railways.

Senator Graham: The point I am making, however, is the point that was made by Senator Leblanc. The subsidy has to come from somebody and has to be paid for by somebody. In this case, no matter whose pocket you take it out of, it is the taxpayer of Canada who is going to pay the subsidy whether the railway is the CN, the CP or VIA.

The Chairman: Are you asserting, Senator Graham, that the CN and the CP are now in receipt of a subsidy with respect to the cost of their rail bed and rail?

Senator Graham: No, Mr. Chairman, I am not. I am disputing whether or not VIA should have to pay only the direct cost or the allocated costs. I assume that when we speak of allocated costs we are speaking about the costs of using the rail and the rail bed, the cost of the wear and tear and the replacement cost.

Mr. Benjamin: I have not yet seen any figures, nor have I heard of any, which can be used to figure out the exact cost of wear and tear on a piece of track by any one train. There is a life expectancy of rails, ties and ballast which must be replaced. That life expectancy can vary anywhere from five years for a railway tie to 100 years for the rails to 30 or 40 years for the ballast. I suppose if you took all of those figures

[Traduction]

coûts sera perçue par les chemins de fer. Autrement dit, VIA paie deux fois ses frais de gestion, les siens plus une partie de ceux du CN et du CP.

Le sénateur Bell: Si ce dernier élément était changé, le mode proposé de transport des voyageurs serait sans doute le plus rentable au pays?

M. Benjamin: Oui. Compte tenu de l'augmentation du coût de l'énergie et des frais connexes, le transport des voyageurs par le train devient de plus en plus attrayant sur le plan économique. C'est également ce qu'ont constaté d'autres pays.

Le sénateur Bell: Je sais que vous n'avez pas soulevé ce dernier point, mais j'aimerais quand même avoir vos commentaires.

Le sénateur Graham: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Sénateur Bell, avez-vous terminé?

Le sénateur Bell: Oui.

Le sénateur Graham: Puis-je poser une question supplémentaire portant sur le système de comptabilité?

Le président: Assurément.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je crois comprendre que si nous adoptions le système comptable Amtrak, nous pourrions avoir un ensemble de chiffres différents. Toutefois, le sénateur Frith disait plus tôt que nous avions deux systèmes distincts. Ne serait-ce que pour la comptabilité et pour nous donner une image réaliste des coûts, VIA ne devrait-elle pas verser des droits pour utiliser la ligne de chemin de fer? Vous n'allez certainement pas proposer d'éliminer entièrement cet élément?

M. Benjamin: Bien sûr que si; autrement, à quoi servirait la société VIA Rail? Nous pourrions rendre le service voyageurs au CP et au CN.

Le sénateur Graham: Je veux dire la même chose que le sénateur Leblanc: il faut que la subvention vienne de quelqu'un. Dans le cas qui nous occupe, quelle que soit la source dont elle vient, c'est le contribuable canadien qui paie la note, que la compagnie de chemin de fer s'appelle CN, CP ou VIA.

Le président: Voulez-vous dire, sénateur Graham, que le CP et le CN reçoivent actuellement une subvention pour assumer les frais de l'assiette de leurs rails et de leurs voies?

Le sénateur Graham: Non, monsieur le président. Je me demande s'il est bon que VIA paie uniquement les frais directs ou les frais imputés. Je pense que lorsque nous parlons de frais imputés, nous parlons de l'utilisation des voies et des plateformes, du coût d'usure et du coût de remplacement.

M. Benjamin: Je n'ai pas encore entendu parlé des chiffres pouvant servir à calculer le coût exact de l'usure sur une partie de voie donnée. Les rails, les traverses et le ballast ne sont pas éternels. Leur durée utile probable est respectivement de 5 ans pour les traverses, de 100 ans pour les rails et de 30 à 40 ans pour le ballast. Je suppose que si on prenait ces chiffres et les divisait par le nombre total de trains utilisés sur une certaine

[Text]

and divided them by the total number of trains that were run over a certain section of track, an average cost per train could be estimated. I do not know if that has ever been done.

Senator Graham: Mr. Benjamin, I will stop here because I do not want to interrupt Senator Bell's line of questioning, but the same question could be asked with regard to an aircraft landing at an airport. How is the wear and tear on an airstrip measured with respect to the allocated costs assigned to the regional carriers, Air Canada or CP, etc.?

Mr. Benjamin: Amtrak pays a portion for track maintenance, but does not pay any interest or depreciation on the right-of-way. Amtrak is assessed some amount in its costing order for track maintenance.

Senator Graham: Thank you.

Mr. Benjamin: If the Amtrak system were used here, the railways would get something for track maintenance.

The Chairman: I wonder, Senator Graham, whether it would be satisfactory to allow Senator Bell to resume her line of questioning?

Senator Bell: Thank you, Mr. Chairman.

This is not a point that you developed, Mr. Benjamin, but I would be interested in your comments. It seems to me that if a cost-benefit analysis—or whatever the current jargon is—were to be done in order to see how much our rail transportation should cost or how much return it can bring to the passengers, which are the public of Canada in this case, should the basis not be much broader so that you are taking in the benefits from the tourist industry in places like Jasper, Blue River, Prince Rupert and the rest of that whole are? It seems to me that the benefit that could accrue from a properly run passenger service should be included. Have you considered that?

Mr. Benjamin: Yes. I think the side benefits, both economic and social, in places like Jasper are insufficiently taken into account. I appreciate that it would be difficult to obtain exact figures. I suppose perhaps the Jasper town council or chamber of commerce could tell us how many tourists arrive in their town on any given occasion and how many use the train. I know that the Japanese tourists, who hit Jasper and Banff National Parks by the tens of thousands every year, pretty well all use the train. Of course, they have the habit already of using trains in their own country. The majority of them use the train.

There are also ski weekends that VIA has, and package excursion trips they have to places like Jasper. There are football weekends to Edmonton, for instance, and Winnipeg and so on. These all bring in additional revenues for a host of businesses in those communities. Of course, those businesses also benefit from the passengers from both buses and airlines, but in the case of Jasper it is the railway passengers who count, because Jasper is a railway place. It is laid out according to the railroad. The railroad has been of great benefit socially and economically to that community, and to most of

[Traduction]

partie de voie, on pourrait arriver au coût moyen par train. J'ignore si ce calcul a déjà été fait.

Le sénateur Graham: Monsieur Benjamin je vais m'arrêter là car je ne veux pas interrompre la liste de questions du sénateur Bell, mais on pourrait poser la même question concernant l'atterrissage d'aéronefs dans un aéroport. Quel est le degré d'usure d'une piste d'atterrissage comparativement aux frais imputés aux différentes sociétés régionales, Air Canada, CP, etc.?

M. Benjamin: Amtrak paie une partie de l'entretien des voies, mais ne verse aucun intérêt ou amortissement sur l'emprise. Dans son ordonnance d'estimation du prix de revient, Amtrak a prévu un certain montant pour l'entretien des voies.

Le sénateur Graham: Merci.

M. Benjamin: Si on utilisait le système Amtrak dans ce cas-ci, les compagnies de chemins de fer obtiendraient une assistance financière pour l'entretien des voies.

Le président: Peut-on permettre au sénateur Bell de reprendre la liste de ses questions?

Le sénateur Bell: Merci, monsieur le président.

Il s'agit d'un point dont vous n'avez pas parlé, monsieur Benjamin, mais j'aimerais avoir vos commentaires dessus. Il me semble que si on faisait une analyse de rentabilité pour voir quel devrait être le prix de revient du transport ferroviaire ou quelle en serait la rentabilité pour les voyageurs, c'est-à-dire pour le public canadien en général, ne devrait-on pas prendre une base beaucoup plus vaste de manière à inclure les profits de l'industrie touristique dans des endroits comme Jasper, Blue River, Prince Rupert et tout ce secteur? Il me semble que les profits qui pourraient découler d'un service voyageurs bien exploité devraient être inclus. Avez-vous pris cet élément en considération?

M. Benjamin: Oui. Je pense que les retombées, tant économiques que sociales, dans des endroits comme Jasper, ne sont pas suffisamment prises en ligne de compte. Je crois qu'il sera difficile d'obtenir des chiffres exacts. Le conseil municipal de Jasper ou la Chambre de commerce pourrait peut-être nous dire combien de touristes se rendent dans leur ville à une occasion donnée et combien utilisent le train. Je sais que les touristes japonais qui chaque année, viennent par milliers visiter les parcs de Jasper et de Banff utilisent pratiquement tous le train. Bien entendu, ils ont déjà l'habitude d'utiliser le train chez eux. Du moins la majorité d'entre eux.

En outre, Via offre des fins de semaine de ski et des excursions forfaitaires dans des endroits comme Jasper. Il y a également les fins de semaine de football, à Edmonton par exemple et à Winnipeg. Cela donne des recettes supplémentaires à tout un ensemble de petites entreprises situées dans ces collectivités. Bien entendu, ces entreprises profitent également des voyageurs utilisant le bus ou l'avion, mais dans le cas de Jasper, ce sont les utilisateurs du chemin de fer qui comptent, car Jasper est un centre ferroviaire. En effet, cet avis est agencé en fonction de la ligne de chemin de fer. Celle-ci a

[Text]

the other communities in that area. In my province that applies to towns like Melville, Watrous and Biggar.

When it comes to railway passenger services, I just find it incredible that places like Saskatoon and Edmonton are treated as if they were backwoods villages. Within a 75-mile radius of Edmonton you are looking at 800,000 to a million people. Saskatoon is a city of 160,000 people. If you add the 50-mile radius there you would probably have close to one-quarter of a million people. If even half the number of people who use the Supercontinental continued riding the train and had to take the "Canadian" as a means of travelling from Saskatoon to Regina or from Edmonton to Calgary, the *Canadian*, as it is, would not be able to handle them. There would have to be a second section of the "Canadian". Two trains would have to run on that one line instead of having two trains, one on each line.

Senator Bell: You would agree, then, that the base for the cost and the return on investment should be broadened?

Mr. Benjamin: Yes. More serious account should be given to these other benefits from something like a passenger train that runs from Winnipeg to Vancouver through Saskatoon, Edmonton and Jasper.

Senator Bell: I guess I have to disagree with my colleagues who were questioning you pointedly about passenger usage, and there are two reasons for that. First, I can remember that when Donald Gordon headed the CNR he introduced the red, white and blue days and brought in new equipment and for the first time in CN's history, according to my understanding, the passenger service, and I think even the whole CN Railway, was making a profit, if the debt charges which they inherited were subtracted from the total costs.

That was a case of great promotion being followed through and, in a sense, it was the heyday of the railways. That is not that long ago.

A small passenger line which was owned by the CPR a way back, if you go through the corporate history, and that is the Esquimalt to Nanaimo railway on Vancouver Island is an up-to-date instance of that sort of thing. It was ordered to shut down over a given period of time, but, finally, the local people—not anyone involved in the railway system, but just the communities—were able to have the order rescinded. It just took a little bit of advertising so that the people on the island and the tourists knew that the railway existed. Before they didn't know because there was no schedule, or it was terribly poorly done because obviously the CPR wanted to close it down. However, with VIA the service has built up so that it has more than doubled—I think quadrupled—in average over the year. That is not just counting tourists. The little towns along the line up and down Vancouver Island are finding this developing or generating income.

This concept has so much potential, so much future, that it is incredible to me that we are not developing it. That goes back to the fact that passengers will use the facilities, if they

[Traduction]

d'ailleurs été d'un grand avantage social et économique pour la collectivité et la plupart des collectivités environnantes. Dans ma province, cela s'applique à des villes comme Melville, Watrous et Biggar.

Pour ce qui est des services ferroviaires pour voyageurs, je trouve incroyable que des endroits comme Saskatoon et Edmonton soient traités comme des villages du fin fond des bois. Dans un rayon de 75 milles d'Edmonton, il y a entre 800,000 et 1 million de personnes. Saskatoon elle-même a 160,000 habitants. Et si l'on ajoute le rayon de 50 milles, on arrive pratiquement à 250,000 personnes. Même si la moitié des gens qui utilisent le «Supercontinental» continuaient d'utiliser le train et devaient prendre le *Canadian*, pour aller de Saskatoon à Regina ou d'Edmonton à Calgary, le *Canadian* actuel ne pourrait suffire. Il faudrait lui rajouter une deuxième section. Il faudra utiliser deux trains sur la même ligne, et non sur deux.

Le sénateur Bell: Convieriez-vous, dans ce cas, qu'il faudrait élargir le coût de base et le taux de rentabilité?

M. Benjamin: Oui. On devrait davantage tenir compte des autres avantages qu'offre un train pour voyageurs allant de Winnipeg à Vancouver en passant par Saskatoon, Edmonton et Jasper.

Le sénateur Bell: Je dois dire que je ne suis pas d'accord avec mes collègues qui vous ont posé des questions d'une manière significative sur l'usage du train par les voyageurs, et ce pour deux raisons: premièrement, je me rappelle que lorsque Donald Gordon était président du CN, il a instauré les jours rouges, blancs et bleus et doté cette compagnie d'un nouveau matériel; pour la première fois dans l'histoire du CN, le service voyageur et, je crois même, tous les autres services du CN faisaient des profits, si l'on soustrayait du coût total les frais des dettes dont ils avaient hérités.

C'était une grosse promotion et on peut dire que c'étaient en les beaux jours du chemin de fer. Et cela ne remonte pas à très loin.

Il y a une petite ligne pour voyageurs, qui appartenait auparavant au CP, d'après l'histoire des compagnies de chemins de fer, et il s'agit de la ligne reliant Esquimalt à Nanaimo dans l'Île de Vancouver. Cette ligne a reçu l'ordre de cesser d'offrir ses services au cours d'une période donnée mais finalement, les résidents locaux ont réussi à faire annuler l'ordonnance. Il a suffi d'un peu de publicité pour que les habitants de l'île et les touristes connaissent l'existence de cette ligne. Avant cela, ils ne la connaissaient pas car il n'y avait pas d'horaire ou, s'il y en avait un, il n'était pas bien fait car, de toute évidence, le CP voulait abandonner cette ligne. Toutefois, grâce à VIA, le service a plus que doublé en moyenne sur l'année; je pense même qu'il a quadruplé. Et cela ne concerne pas seulement les touristes! En effet, les petites municipalités de l'Île de Vancouver qui se trouvent le long du parcours, jugent que cette ligne produit des revenus.

Cet aspect offre tellement de possibilités pour l'avenir qu'il me paraît incroyable de ne pas le développer: en fait, les voyageurs n'utiliseront ces services, que s'ils les connaissent, si

[Text]

know about them, if they are convenient, if they are kept up and are efficient.

Mr. Benjamin: Amtrak's experience with transcontinental trains over the past few years has shown an increase in ridership each year. That is a result of improving equipment, trying to speed up schedules and of course not having the load of costs to bear that VIA Rail does. But even with VIA Rail their improvement in each of the last three years in terms of the number of people is in large part due to some imaginative things they have done, and are in the process of doing, such as enlarging their advertising and promotional programs.

I was surprised that they were able to increase it as much as they have, considering the kinds of equipment they have and the kinds of schedules they operate. Even with those detriments they were still able to increase their passenger business.

Senator Bell: I think the answer to the passenger service is to build it up.

Mr. Benjamin: Yes. I want to sound as positive as possible. I believe that all modes of transportation have their place. There is a place for a trans-continental train service for tourists and for people who use it for shorter distances. There are people who might get on the trans-continental just to go from Watrous to Edmonton or Saskatoon. There are also those who will take a trip across Canada. So it is a combination transcontinental and intercity train. It is used by passengers for both purposes.

If we were to begin to rebuild and to invest in this high-speed rail passenger system that I envisage for the country, there would be a much better reordering and much more sensible use made of each mode of transportation. Using high-speed jets for long-haul flights makes eminently good sense in terms of energy use, because that is where they are most efficient. But not everyone can afford to fly, and I think that is another thing more consideration needs to be given to. When I was first elected to Parliament, a round trip airfare ticket, Regina to Ottawa, was in the order of \$100. It is now around \$430. I expect within another two years it will be over \$600. An old age pensioner or a person on a modest income will not be able to fly, and he will not, except when, for instance, there is a death in the family and he borrows the money. For normal vacation travel many people just cannot afford to fly.

The Chairman: Mr. Benjamin, I am not sure all of that is in direct response to Senator Bell's question.

Mr. Benjamin: I am sorry.

Senator Bell: Mr. Chairman, my question is answered. Thank you.

The Chairman: We will hear from Senator Buckwold followed by Senator Bonnell and Senator Rowe.

Senator Buckwold: Mr. Benjamin, let me say first that I am here as a friendly questioner, as you can imagine, coming from

[Traduction]

ces derniers sont pratiques, s'ils sont maintenus et s'ils sont efficaces.

M. Benjamin: D'après l'expérience acquise par Amtrak ces dernières années avec les trains transcontinentaux, il y a de plus en plus de voyageurs chaque année. Cela est dû au fait que le matériel a été amélioré et que les horaires ont été resserrés et, bien entendu, au fait aussi de ne pas avoir à supporter le même volume de frais que VIA. Mais même avec VIA, l'augmentation du nombre d'usagers au cours de ces trois dernières années s'applique en grande partie, par les innovations réalisées ou en voie d'être réalisées, comme l'accroissement des programmes de publicité et de promotion.

J'ai été surpris de voir que cette société a si bien réussi à augmenter le nombre de voyageurs, surtout lorsqu'on considère son type de matériel et d'horaire. Malgré ces inconvénients, elle a néanmoins réussi.

Le sénateur Bell: Je pense que la réponse, consiste à développer le service voyageurs.

M. Benjamin: Oui. Je voudrais me montrer aussi positif que possible. Je crois que tous les modes de transport ont leur rôle et notamment le service de train transcontinental, que ce soit pour les touristes ou pour les personnes qui l'utilisent pour de courtes distances. En effet, il y a ceux qui peuvent prendre ce train tout simplement pour aller de Watrous à Edmonton ou à Saskatoon. Il y a également ceux qui le prennent pour traverser le Canada. C'est donc un service ferroviaire transcontinental et interurbain.

S'il fallait recommencer et investir dans le réseau ferroviaire à régime de croisière rapide auquel je songe pour le pays, il y aurait un réagencement nettement amélioré et l'utilisation de chaque mode de transport serait davantage rationalisée. Utiliser des avions à réaction pour les vols long-courrier semble tout à fait logique sur le plan énergétique, car c'est là qu'ils sont le plus efficaces. Toutefois, ce n'est pas tout le monde qui peut se permettre de voyager par avion et je pense que c'est un autre élément auquel il faudrait davantage songer. Lorsque j'ai été élu au Parlement pour la première fois, un billet d'avion aller-retour Regina-Ottawa coûtait environ \$100. À l'heure actuelle, il s'élève à \$430 et j'imagine que d'ici deux ans, il coûtera \$600. Un retraité ou une personne à revenus modiques ne peut se permettre de prendre l'avion et ne le fera pas sauf, par exemple, en cas de décès dans sa famille, auquel cas il empruntera alors l'argent requis. Mais pour les vacances habituelles, nombre de personnes ne peuvent se permettre de voyager par avion.

Le président: Monsieur Benjamin, je ne crois pas que vous répondiez précisément à la question du sénateur Bell.

M. Benjamin: Je suis désolé.

Le sénateur Bell: Monsieur le président, j'ai la réponse à la question. Merci.

Le président: Nous allons maintenant entendre le sénateur Buckwold suivi du sénateur Bonnell et ensuite du sénateur Rowe.

Le sénateur Buckwold: Monsieur Benjamin, permettez-moi de vous dire tout d'abord que je suis là pour vous poser des

[Text]

Saskatchewan. It is not my purpose to try to dispute figures or any of the evidence that has been put forward here. It is really self-evident that the passenger service is in trouble, the railways have problems, VIA Rail has problems and the government has financial problems. I gather then that you would agree that the future of the passenger service by railrood is in the short-run area?

Mr. Benjamin: If a route is, say, 200 miles along and has 20 stops on it, then the bus makes more sense than the train. You cannot stop a 20-car passenger train every ten miles. But if there is one stop in 200 miles, then the train would be more sensible because it can go 150 miles an hour. Ideally the rail passenger system suits those who want to take a short trip or a transcontinental trip because it is more affordable for most people.

Senator Buckwold: I would like to get into this question of the short trip. I certainly agree that if one were to go from Saskatoon to Regina, the ideal method would be on a first-class train which has first-class schedules and first-class equipment. I am trying to relate this to the transcontinental system, and perhaps this is where you and I differ somewhat. You have referred to the single transcontinental systems in the Soviet Union and Australia. Is it reasonable to expect us to have two transcontinental services keeping in mind the importance of the inter-city relationships? I am really seeking expert advice from you because, and some members of the committee may not be aware of this, you are a very experienced railroad man and it has been your life's work. Perhaps you may consider it more important than your contributions in Parliament, but that is another point. What is your vision of a system that would meet the needs of Canadians? Would it be possible to run one transcontinental service with good feeder lines and good schedules, unlike the system which you describe here which requires lay-overs and half hour connecting intervals?

I do not find such a feeder system unreasonable. We are doing it in some areas of the country right now. For example, there is relatively little passenger service in Saskatchewan. In fact, CP in Saskatoon does not run a passenger train, but life goes on. Could you give me your opinion of how a system might operate with one transcontinental run?

Mr. Benjamin: Such a system is possible, and it would operate. I submit, though, that with the number of people presently using the two transcontinental trains, one transcontinental train would not carry the load.

Senator Buckwold: May I just interject. I do not know whether we have the figures on how many people get on the train in Montreal and travel through to Vancouver. I understand that there are not very many. The figures which we see represent, in many cases, the inter-city travel on the transcontinental from, say, Saskatoon to Edmonton.

[Traduction]

questions amicales, comme vous pouvez l'imaginer, puisque je viens de le Saskatchewan. Je n'ai pas l'intention de contester les chiffres ou les témoignages qui auront pu être donnés ici. Il ne fait pas l'ombre d'un doute que le service voyageurs est en difficulté, les compagnies de chemins de fer ont des problèmes, VIA Rail a des problèmes et le Gouvernement éprouve des problèmes financiers. J'imagine donc que vous conviendrez que le service ferroviaire voyageurs de l'avenir sera axé sur les courtes distances?

M. Benjamin: Si un parcours fait, disons, 200 milles de long et comporte 20 arrêts, l'utilisation de l'autobus est alors plus rationnelle. En effet, on ne peut arrêter un train de 20 voitures tous les dix milles. Mais s'il y a un seul arrêt sur 200 milles, dans ce cas, le train semble plus logique comme moyen de transport, étant donné qu'il peut jeter à 150 milles à l'heure. Idéalement parlant, le système ferroviaire voyageurs convient à ceux qui veulent effectuer de courts déplacements ou des voyages transcontinentaux, car le prix en est abordable pour la plupart.

Le sénateur Buckwold: Je voudrais parler des courtes distances. Je conviens tout à fait que si on veut aller de Saskatoon à Regina, le moyen de transport idéal, c'est le train de première classe ayant des horaires et un matériel de même calibre. J'essaie de faire une comparaison avec le réseau transcontinental, et c'est peut-être là que vous et moi ne sommes pas tout à fait d'accord. Vous avez parlé d'un réseau transcontinental unique en Union soviétique et en Australie. Est-il raisonnable d'envisager deux réseaux transcontinentaux, compte tenu de l'importance des liaisons interurbaines? J'aimerais avoir votre avis sur la question car, certains membres du Comité ne le savent peut-être pas, vous êtes expert en la matière et les chemins de fer sont toute votre vie. Vous les considérez même peut-être plus importants que l'apport que vous avez fourni au parlement, mais cela constitue une autre question. Comme envisagez-vous le réseau qui répondrait aux besoins des Canadiens? Serait-il possible d'exploiter un seul réseau transcontinental doté de bonnes lignes d'apport et de bons horaires, contrairement au système que vous décrivez ici et qui nécessite des chevauchements et des attentes d'une demi-heure entre les correspondances?

Je crois que ce système d'apport est assez valable. Nous l'utilisons d'ailleurs déjà dans certaines régions à l'heure actuelle. Par exemple, en Saskatchewan, il y a relativement peu de services voyageurs. En fait, à Saskatoon, le CP ne possède pas de trains voyageurs mais cette ville semble pouvoir s'en passer. D'après vous, comment un réseau pourrait-il opérer avec une seule ligne transcontinentale?

M. Benjamin: Cela serait possible. Je suis toutefois d'avis que compte tenu du nombre de passagers qui utilisent actuellement les deux trains transcontinentaux, un seul train transcontinental ne suffirait pas.

Le sénateur Buckwold: Puis-je interrompre? Je ne sais pas si nous avons des chiffres sur le nombre de gens qui prennent le train à Montréal et se rendent jusqu'à Vancouver. Je crois comprendre qu'il n'y en a pas beaucoup, les chiffres que vous voyez représentent dans nombre de cas les trajets interurbains

[Text]

Mr. Benjamin: I imagine we could obtain the figures on the number of people who use the train from the various points. This is why I say that both transcontinental trains are a combination of both services. For example, people can use them from Winnipeg to Saskatoon or from Montreal to Vancouver. Why do we not maintain this system rather than putting on several trains on portions of the route? It makes more sense to me to keep the two transcontinental trains because they accomplish both services.

Senator Buckwold: So you feel that the feeder system which is being talked about could meet the requirements of the country?

Mr. Benjamin: I would like to see an integration of the bus and rail systems with regard to scheduling and ticketing or, in other words, joint transportation terminals. The bus companies have already told the Ministry of Transport that they are losing money through operating their terminals and that they would like some help. We are trying to do this very thing in Regina, to convert the Union Station, which is an historic building in that city, to a combination bus and rail station so as to integrate the schedules. It is foolish to have a good fast dayliner between Regina and Saskatoon on the same schedule as the buses. For example, with such a system someone going from Davidson to Winnipeg could buy a two-coupon ticket, take the bus from Davidson to Regina and the train from there to Winnipeg. This system would mean a great saving in administration costs simply because it would eliminate the duplicating of costs which exists in the, shall we say, competition approach. If the bus and rail systems were operated on integrated schedules with feeders to the main passenger train routes—and VIA Rail is already doing this in a few locations in Canada—it would certainly be of benefit to the travel industry. In terms of cost, it would certainly be more efficient.

Similarly, Air Canada has said that it would be very interested in establishing or becoming involved in multimodal terminals, where it could establish an office downtown and passengers could check in, and take the airport limousine to the airport. This way people would not be faced with taking their car to the airport or the line-ups there to check their baggage. The congestion at the baggage counters would be eliminated. CP Air has said that it would be interested in such a system. Tourist agencies could also be included in such a terminal.

This system is being followed to some extent in the main station in Montreal. It is a central station for bus and train, and from there one can take a bus or a taxi and one can even buy an airline ticket. If more of this were done, then bus and rail feeder systems to main routes from which one could proceed by either rail or air make eminently good sense.

[Traduction]

faits par train transcontinental de Saskatoon à Edmonton, par exemple.

M. Benjamin: J'imagine que nous pourrions obtenir les statistiques sur le nombre de personnes qui utilisent le train à partir de différents endroits. C'est la raison pour laquelle je dis que les deux trains transcontinentaux sont une combinaison des deux services. Par exemple, les gens peuvent les utiliser de Winnipeg à Saskatoon ou de Montréal à Vancouver. Pourquoi alors ne pas maintenir ce système plutôt que de mettre plusieurs trains sur des tronçons du parcours? D'après moi, il est plus logique de garder les deux traintrans continentaux car ils répondent aux deux besoins à la fois.

Le sénateur Buckwold: Donc, vous estimez que le système d'apport dont nous parlons pourrait répondre aux besoins nationaux?

M. Benjamin: Pour ma part, j'aimerais voir une intégration des réseaux d'autobus et de trains pour ce qui est de l'établissement des horaires et des prix des billets, ou autrement dit, des terminaux mixtes. Les compagnies d'autobus ont déjà dit au ministre des Transports qu'elles perdaient de l'argent en exploitant leurs terminaux et qu'elles aimeraient bien avoir une aide financière. C'est exactement ce que nous essayons de faire à Regina: transformer la gare, bâtiment historique de cette ville, en une gare combinée pour trains et autobus, de manière à intégrer les horaires. Il serait ridicule d'avoir un train rapide entre Regina et Saskatoon à la même heure que les autobus. Par exemple, grâce à ce système, quelqu'un allant de Davidson à Winnipeg pourrait acheter un billet à deux coupons, prendre l'autobus de Davidson à Regina et de là, le train jusqu'à Winnipeg. Cette façon de faire réduirait considérablement les frais d'administration en éliminant la répétition des coûts actuels. En effet, si les réseaux combinés trains-autobus opéraient en fonction d'horaires intégrés comportant des lignes d'apport rattachées aux principaux parcours de trains voyageurs, et c'est ce que fait déjà VIA Rail à certains endroits, cela profiterait certainement au secteur des transports et serait en outre certainement plus rentable.

De même, Air Canada a manifesté le désir de créer des terminaux pour plusieurs modes de transport à la fois ou de participer à un tel projet, ce qui lui permettrait d'ouvrir un bureau au centre-ville où les voyageurs pourraient enregistrer leurs bagages et prendre la navette jusqu'à l'aéroport. Ainsi, ils n'auraient pas à prendre leur voiture jusqu'à l'aéroport ou à faire la queue là-bas pour enregistrer leurs bagages, et il n'y aurait plus de congestion aux comptoirs des bagages. La compagnie CP Air a déclaré être intéressée par ce système. Les agences de voyages pourraient également faire partie de ce terminal.

C'est plus ou moins le système que suit la gare centrale à Montréal. Il s'agit d'une gare centrale pour l'autobus et le train et à partir de là, on peut prendre l'autobus ou un taxi et on peut même acheter un billet d'avion. Si on allait un peu plus loin en ce sens, les systèmes d'apport trains-autobus rattachés aux principaux parcours et à partir desquels on pourrait poursuivre son voyage soit par chemin de fer soit par avion sembleraient tout à fait opportuns.

[Text]

Senator Buckwold: I think that you have emphasized my point, that one transcontinental would be enough, if all these other services are combined.

Mr. Benjamin: At the present level of use, though, one transcontinental train could not handle that many passengers. There would have to be two trains running on the same line.

Senator Buckwold: Would it be feasible to run the transcontinental trains during peak periods? For example, would it be feasible to put a transcontinental train on for three months, say, from June 15 to September 15, and provide that service for a limited period?

Mr. Benjamin: It could be done, but then the equipment would be idle at certain times of the year, and idle equipment still costs money. VIA Rail is faced with having to scrap 250 to 300 cars over the next two or three years. Sufficient new equipment has not been ordered to leave VIA with the same capacity it has now, let alone the increased capacity it could have in the future.

If you were to run a supercontinental during the months of June, July, August, and for a month over the Christmas and New Year's period, which is possible, I do not think it would make good transportation sense. Assuming that over the next several years existing trains are replaced with LRC trains—the LRC is a beautiful train and I hope the members of this committee have an opportunity to ride on it—and those operate in Atlantic and western Canada as well as the Quebec-Windsor corridor, this would be a positive step since it is an extremely cost-efficient and energy-efficient train.

Senator Buckwold: Those would be used for short runs?

Mr. Benjamin: As an example, you could use five sets of the LRC train between Winnipeg and Vancouver. Some of them would cover the prairie triangle which is Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Regina and Winnipeg. We could use other trains to go all the way to Vancouver or to cover the other triangle which is Vancouver, Calgary, Edmonton and Vancouver. Another train could be utilized on the Edmonton-Prince Rupert route.

This train is much more suitable for short and medium distances. I would assess a medium distance, taking into consideration Canada's geography, to be in the order of 800 to 1,000 miles.

Senator Buckwold: I would describe a medium distance as one which does not require the very expensive provision of a sleeping car.

Mr. Benjamin: There have been new developments in chair cars and they now have "daynighters". There have also been new developments in sleeping cars and they can now increase the capacity as to the number of occupants. I believe there always will be a demand for sleeping accommodation. We are all aware of how difficult it is at the present time to reserve sleeping accommodation since these cars are booked up at

[Traduction]

Le sénateur Buckwold: Vous abondez dans mon sens, c'est-à-dire qu'une ligne transcontinentale suffirait si tous les autres modes de transport étaient combinés.

M. Benjamin: Toutefois, compte tenu de l'actuel taux d'utilisation, un seul train transcontinental ne suffirait pas. Il faudrait que deux trains soient mis en service sur la même ligne.

Le sénateur Buckwold: Serait-il possible de mettre ces trains en service pendant les périodes d'affluence? Par exemple, pourrait-on mettre en service un train transcontinental pour trois mois, disons du 15 juin au 15 septembre?

M. Benjamin: Oui, mais dans ce cas, le matériel ne servirait à rien pendant certaines époques de l'année; or, un matériel inutilisé coûte quand même de l'argent. VIA Rail va se trouver dans l'obligation de mettre au rancart 250 à 300 wagons, au cours des deux ou trois prochaines années. Il n'a pas été commandé suffisamment de matériel neuf pour que VIA Rail conserve sa capacité actuelle, sans compter l'augmentation de capacité qu'il pourrait connaître à l'avenir.

Si vous deviez exploiter un train supercontinental pendant les mois de juin, juillet, août, et pendant un mois, pour Noël et le Nouvel An, ce qui est possible, je ne pense pas que ce serait logique, du point de vue transport. En supposant qu'au cours des prochaines années, les trains actuels soient remplacés par des trains LRC—they sont très beaux et j'espère que les membres de ce comité ont eu l'occasion de les utiliser—et que ces derniers soient utilisés dans le Canada Atlantique et dans l'Ouest, ainsi que dans le corridor Québec-Windsor, cela constituerait une mesure positive étant donné qu'il s'agit de trains extrêmement avantageux sous les rapports coût—efficacité et énergie—efficacité.

Le sénateur Buckwold: Ils seraient utilisés pour les petits parcours?

M. Benjamin: A titre d'exemple, vous pourriez utiliser cinq trains LRC entre Winnipeg et Vancouver. Certains couvriraient le triangle des prairies, qui comprend Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Regina et Winnipeg. Nous pourrions utiliser les autres trains pour aller à Vancouver ou pour couvrir l'autre triangle, qui comprend Vancouver, Calgary, Edmonton et Vancouver. Un autre train pourrait être utilisé sur le parcours Edmonton-Prince Rupert.

Ce train convient particulièrement pour les courtes et moyennes distances. Compte tenu de la géographie du Canada, j'évalue de 800 à 1,000 milles une moyenne distance.

Le sénateur Buckwold: J'appelle distance moyenne celle qui n'exige pas la fourniture très onéreuse de wagons-lits.

M. Benjamin: Il y a eu des améliorations dans les voitures munies de fauteuils et il y a maintenant des coaches super confort. Les wagons-lits ont également été perfectionnés et peuvent maintenant accommoder un plus grand nombre d'usagers. Je crois qu'il y aura toujours une demande pour les couchettes. Nous connaissons tous les difficultés que nous éprouvons actuellement pour réserver des couchettes, étant

[Text]

different times of the years. For the summer months you have to book sleeping accommodation in March to be assured of having this facility in June. However, if you require sleeping accommodation in April, you can still make the booking in March. These cars are utilized to their full capacity at the moment. I believe there will always be a need and a desire for this facility since it saves the cost of hotel accommodation.

Senator Bonnell: My question is for the chairman, and it relates to our schedule this morning. I would note that it is now 11.55, and we have some very important witnesses still waiting to be heard. Could you give us some direction, Mr. Chairman, as to whether these witnesses will be heard later?

The Chairman: That is a very timely question. Perhaps I could discuss that matter with the committee since it has always been the custom that the committee directs when it wishes to adjourn and when it wishes to meet.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I very much appreciate the patience of the committee and the length of time which it has afforded me. However, I do not want to be unfair to my colleagues who wish to be heard. I am willing to stay here for as long as the committee wishes today and, should anyone wish to ask questions of me later, I would be happy to answer them. However, in the meantime, if you wish to hear from Mr. Mazankowski or Mr. McKnight, that is fine with me.

The Chairman: I believe Senator Rowe has a question on the matters we were discussing, and then we will return to Senator Bonnell's question.

Senator Rowe: Mr. Chairman, my question reverts to a statement made by Senator Riley which I would propose to ask through you, Mr. Chairman, and then perhaps Senator Riley could answer.

I understood him to say that the occupancy rate on the Halifax to Montreal service was much higher this year than it was last year. Does he have any official statistics to warrant that statement? If that statement is true, what is the explanation for this situation?

The Chairman: Senator Riley, would you care to deal with that?

Senator Riley: The figures I obtained were for the months of July, August, September and October, and they came from the VIA computers. Unless those computers are out of kilter, then I would assume they are correct. However, these figures do not include passengers who might embark in Halifax and get off in Truro, Nova Scotia, or who embark in Truro, Nova Scotia, and get off in Moncton or Saint John. The figures are taken at the station and they do not cover the manifest for the overnight trip to Montreal.

I do not have these figures with me today, but I could produce them. They show the occupancy rate of the Atlantic run at the border crossing point of McAdam, New Brunswick, as the train leaves Maine and vice versa.

Senator Rowe: Mr. Benjamin has stressed the point that two transcontinental trains are carrying more passengers than one

[Traduction]

donné que ces wagons sont loués à diverses époques de l'année. Si l'on veut une couchette en juin il faut la réserver dès mars. Toutefois, s'il vous faut une couchette en avril, vous pouvez encore la réserver en mars. Ces wagons sont actuellement utilisés à pleine capacité. Ils seront toujours utiles, car ils économisent les frais d'hôtel.

Le sénateur Bonnell: J'adresse au président ma question qui porte sur notre programme de ce matin. Je note qu'il est 11 heures 55 et qu'il nous reste quelques très importants témoins à entendre. Pourriez-vous nous préciser, monsieur le président, si nous entendrons ces témoins plus tard?

Le président: Voilà une question très opportune. Peut-être pourrais-je en discuter avec le comité, étant donné qu'il est d'usage que ce dernier indique quand il désire ajourner ou se réunir.

M. Benjamin: Monsieur le président, je fais grand cas de la patience du comité et du temps que vous m'avez accordé. Néanmoins, je ne veux pas être injuste à l'égard de mes collègues qui souhaitent être entendus. J'accepte de rester ici pendant toute la durée de la réunion du comité et, si quelqu'un désire me poser des questions ultérieurement, je serais très heureux d'y répondre. Toutefois, si vous désirez entendre dans l'intervalle M. Mazankowski ou M. McKnight, je suis parfaitement d'accord.

Le président: Je crois que le sénateur Rowe a une question à poser sur les affaires que nous discutons; nous reviendrons ensuite à la question du sénateur Bonnell.

Le sénateur Rowe: La question que je me propose de poser par votre intermédiaire, monsieur le président, a trait à une déclaration du sénateur Riley, qui pourra ensuite répondre.

Il a déclaré que, pour le service Halifax à Montréal, le taux d'utilisation était beaucoup plus élevé cette année que l'année dernière. Possède-t-il des statistiques officielles pour justifier cette déclaration? Si elle est vraie, comment expliquer cette situation?

Le président: Sénateur Riley, voulez-vous répondre?

Le sénateur Riley: Les chiffres que j'ai obtenus sont pour les mois de juillet, août, septembre et octobre et ils me viennent des ordinateurs de VIA Rail. A moins que ces derniers ne soient détraqués, je suppose que les chiffres sont exacts. Toutefois, ils ne comprennent pas les voyageurs pouvant embarquer à Halifax et descendre à Truro (Nouvelle-Écosse), ou embarquer à Truro (Nouvelle-Écosse), et descendre à Moncton ou à Saint-Jean. Ces chiffres sont pris à la gare et ne couvrent pas le manifeste pour le voyage de nuit jusqu'à Montréal.

Je ne dispose pas de ces chiffres aujourd'hui mais je peux me les procurer. Ils montrent le taux d'utilisation du parcours Atlantique, au point de traverser de la frontière de McAdam (Nouveau-Brunswick), lorsque le train quitte le Maine et vice-versa.

Le sénateur Rowe: M. Benjamin a souligné que deux trains transcontinentaux transportent plus de voyageurs que ne pour-

[Text]

could carry. I am not sure I understood the significance of that. Surely it goes without saying that, if you add a second train to a section, that would be cheaper than operating two trains on two different lines.

Mr. Benjamin: I do not think so. If you run a second section of the Canadian, for example, it will require two or three locomotives and anywhere from 10 to 20 passenger cars. It will be a duplicate of the first section. If that second section were the Supercontinental running on a second track, it would make little or no difference to the total cost.

Senator Rowe: Surely there would be a greater overhead in operating two lines. You would have to employ a section foreman, repair people and other employees to man the respective stations and so on. It seems to me that it is almost axiomatic that the overhead for two lines would be greater than the overhead for one line.

Mr. Benjamin: VIA would be paying maintenance costs whether it is for one line or for two lines. With cancellation of the Supercontinental, VIA will still have to pay the cost of upkeep of the stations in, for example, Edmonton and Saskatoon. This shifts the total costs on to the remaining local train. The total costs of maintaining the upkeep of the stations in Saskatoon will now rest on one dayliner which will make the dayliner service from Regina to Saskatoon even more costly, whereas at the moment the cost is borne by the Supercontinental and the dayliner. So, that is another reason I say that many of the costs that some people think will be saved, will, in fact, not be saved. They will still remain; they are constant, and will be there for VIA Rail to pay.

The Chairman: I think that covers my list of questions. Therefore, I thank you, Mr. Benjamin, for your attendance and your testimony.

Senator Doody: Mr. Chairman, could I make one small correction for the sake of the record.

Mr. Benjamin mentioned earlier, when talking about the Montreal to St. John's Newfoundland service, that the train goes to North Sidney and then takes the boat to St. John's. That is not quite accurate. The boat goes to Port aux Basques. Port aux Basques is 500 miles from St. John's, and a traveller going to St. John must take a second or third rate bus service on a third rate highway to St. John's.

One other point, Mr. Chairman, I think it is remarkable that four of the six senators from Newfoundland are present today. I guess they must be interested in history.

Mr. Benjamin: The surface transportation in eastern Canada is abysmal. If one wishes to take the bus from Montreal to St. John's, Newfoundland, one has to change buses several times. There are layovers and stopovers. The situation is similar with rail travel. There is not what you would call a good, convenient surface mode of transportation in the four Atlantic provinces.

Senator Doody: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the kindness of the committee and wish you well in your deliberations.

[Traduction]

rait le faire un seul. Je ne suis pas certain de bien comprendre. Il va de soi que, si vous ajoutez un train sur une section, l'exploitation en sera moins onéreuse que celle de deux trains sur deux lignes différentes.

M. Benjamin: Je ne pense pas. Si vous exploitez une deuxième section du Canadien par exemple, il exigera deux ou trois locomotives et de 10 à 20 voitures à voyageurs. Elle fera double emploi avec la première section. Si cette deuxième section comportait l'exploitation d'une deuxième ligne par le Supercontinental, cela ne ferait que peu ou pas de différence dans les coûts totaux.

Le sénateur Rowe: Il est certain que les frais généraux seraient plus élevés pour l'exploitation de deux lignes. Il vous faudrait employer un contremaître de section, des préposés aux réparations et autres employés pour doter d'une main-d'œuvre les gares respectives, etc. Il me semble qu'il est presque évident que les frais généraux pour deux lignes sont plus élevés que pour une seule.

M. Benjamin: VIA Rail devrait payer des frais d'entretien, qu'il s'agisse d'une ou de deux lignes. Avec la suppression du Supercontinental, VIA Rail devra continuer à payer les frais d'entretien de gares telles, par exemple, qu'Edmonton et Saskatoon. Cela transfère les frais totaux au seul train local qui reste. Les frais totaux d'entretien des gares à Saskatoon incomberont maintenant à un seul autorail, ce qui rendra le service d'autorail de Regina à Saskatoon plus onéreux, alors qu'à l'heure actuelle les frais sont partagés entre le Supercontinental et l'autorail. C'est donc là une autre raison pour laquelle je déclare que beaucoup de frais que les gens croient économiser ne le seront pas en fait. Ils demeurent, ils sont constants et VIA Rail devra les assumer.

Le président: Je pense que cela épuise ma liste. Je vous remercie, monsieur Benjamin de votre présence et de votre témoignage.

Le sénateur Doody: Monsieur le président, puis-je apporter une petite correction au procès-verbal.

M. Benjamin avait précisé, en parlant du service de Montréal à Saint-Jean (Terre-Neuve), que le train se rend à North Sidney puis prend le traversier jusqu'à Saint-Jean. Ce n'est pas tout à fait exact. Le traversier se rend à Port aux Basques, situé à 500 milles de Saint-Jean et le voyageur qui se rend à Saint-Jean doit emprunter un service d'autobus de deuxième ou troisième ordre, sur une route de troisième ordre.

Autre question, monsieur le président. Il faut noter, je crois, que quatre des six sénateurs de Terre-Neuve sont présents aujourd'hui. Je suppose que l'histoire doit les intéresser.

M. Benjamin: Le transport en surface dans l'Est du Canada pose d'énormes problèmes. Si l'on veut prendre l'autobus de Montréal à Saint-Jean (Terre-Neuve), on doit changer plusieurs fois d'autobus. Il y a des périodes d'attente et des arrêts en cours de route. Il en est de même pour les voyages en chemin de fer. Dans les quatre provinces atlantiques, il n'existe pas de mode de transport en surface, satisfaisant et commode.

Le sénateur Doody: Merci, monsieur le président. Je fais grand cas de l'amabilité du Comité et je vous souhaite une bonne continuation de vos délibérations.

[Text]

The Chairman: With the consent of members of the committee, I now return to Senator Bonnell's question on timing.

At the outset, perhaps I should say that I think if the committee has adopted any custom on adjournment time, it is probably at 12:30 p.m. We have with us, as Senator Bonnell pointed out, other witnesses waiting to be heard. I have consulted with the next witness scheduled on the list, the Honourable Mr. Mazankowski. He told me that he would be quite prepared to go on to 12:30, or whatever time the committee sits, and hopes that he might be permitted to come back at our next meeting, or at some meeting in the future, in any event.

I wonder if that would be consistent with the wishes of the committee.

Senator Riley: Mr. Chairman, having in mind the fact that the Minister of Transport has agreed to appear before the committee, without giving us any stated time, I think that if we can get him to appear before the committee before November 15, and preferably early next week, we should hear him before we hear any other witnesses. Then we could hear Mr. Mazankowski. Then, I think we may want to call—if the committee is willing to do this—some witnesses from VIA Rail following the minister's appearance, because we have not much time, having regard to the fact that next Wednesday is Remembrance Day. Unless the Senate sits six days a week, we will not have much time.

The Chairman: With reference to the question of timing, and if you are thinking of the proposed discontinuance date for these services, namely, November 15, we certainly have not adequate time at all. If, on the other hand, you are thinking in terms of considering all the matters we are directed to consider in the order of the House, we could not hope to get that far by November 15, no matter how frequently we sat. I say that because the motion states:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular to examine

which is a pretty sweeping reference.

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

Which is one aspect of it.

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981 made pursuant to subsection 64(1) of the National Transportation Act; . . .

Which now I understand has a new title by virtue of it being registered, according to the regulations which required that.

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Com-

[Traduction]

Le président: Avec le consentement des membres du Comité, je vais maintenant revenir à la question du sénateur Bonnell.

Il convient peut-être de préciser tout d'abord que, si le Comité a adopté une coutume pour l'heure d'ajournement, elle se situe probablement à 12 h 30. Comme l'a signalé le sénateur Bonnell, d'autres témoins attendent d'être entendus. J'ai consulté notre prochain témoin, l'honorable monsieur Mazankowski. Il est disposé à poursuivre jusqu'à 12 h 30 ou jusqu'à la fin de la séance du Comité. Il espère qu'on l'autorisera à revenir à notre prochaine réunion ou, du moins, à une réunion ultérieure.

Je me demande si cela serait conforme aux souhaits du Comité.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, compte tenu que le Ministre des Transports a accepté de comparaître devant le Comité, sans nous fixer de date précise, je pense que, si nous pouvons lui demander de comparaître devant le Comité avant le 15 novembre et, de préférence, au début de la semaine prochaine, il serait préférable de l'entendre avant tout autre témoin, nous pourrions entendre ensuite M. Mazankowski. Si le Comité y consent, nous pourrions, après le ministre, convoquer quelques témoins de Via Rail, étant donné que nous n'avons pas beaucoup de temps, mercredi prochain étant le jour du Souvenir. A moins que le Sénat ne siège six jours par semaine, nous aurons peu de temps.

Le président: En ce qui concerne la question de l'échéancier, et si vous songez à la date projetée d'interruption de ces services, à savoir le 15 novembre, il est certain que nous ne disposons pas du temps nécessaire. D'un autre côté, si vous songez à l'examen de toutes les questions qu'on nous a demandé d'étudier dans l'ordonnance de la Chambre, nous ne pouvons espérer y arriver d'ici le 15 novembre, quelque soit le nombre de jours où nous siégeons. Je dis cela parce que la motion précise:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

ce qui est une référence très générale

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

Ce qui constitue un aspect de la question.

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*;

Qui, si j'ai bien compris a un nouveau titre, étant donné qu'elle a été enregistrée, conformément aux règlements qui exigent que:

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission

[Text]

mission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

I do not take exception to what Senator Riley has said in any way, but just point out that our procedure might depend somewhat upon whether or not we are thinking only in terms of completing our work and reporting by November 15, or whether we accept the view that if we report, as the Senate order seems to require us to, we cannot finish by November 15, in any event.

What is your view on that, Senator Riley?

Senator Riley: As the Minister pointed out in his letter on November 5, in the third paragraph of that letter he states:

Your letter of October 29 makes reference to a motion by the Committee asking for the extension of the effective date of the VIA Rail service reductions. The decision to discontinue certain services was an integral part of the revitalization plan I announced last July, and was taken by Cabinet only after careful consideration of all the factors involved. At this time, I am not prepared to ask my colleagues to reconsider their decision.

In the light of that, and if the minister aims to appear before the committee early next week, I think that we should try to have at least the president and chief financial officers of VIA Rail available as soon as possible after that and before November 15.

The Chairman: Yes. This is November 5 and next Wednesday will be November 11. That gives us, perhaps, Tuesday and Thursday of next week, or some days in addition to that when the Senate is not meeting, which is quite possible, of course.

Perhaps before deciding this particular point we should turn to the question of when Senator Riley contemplates we might have the next meeting.

Senator Riley: I don't know that my colleagues will agree with me, but I should like to see the next meeting scheduled for Monday. Senator Bonnell said Tuesday, but he probably has other commitments.

The Chairman: There may be people who have other commitments for Monday, but if the committee feels that that is what ought to be done, then we can ask the committee to decide that.

Senator Doody: Monday is fine.

Senator Frith: Mr. Chairman, I might help you on whether the committee should sit Monday. I propose to move in the Senate this afternoon that the Senate adjourn until Monday evening and sit again on Tuesday afternoon. We will not meet Wednesday, and I will probably give notice on Tuesday for us to not sit Thursday and Friday, unless we get some important business from the other place or there is another good reason for us to sit. The week is split by Remembrance Day, so if that is of any help, we will be expecting honourable senators to be here Monday evening. I also want to make a comment on

[Traduction]

canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Je ne m'élève nullement contre ce qu'a déclaré le sénateur Riley. Je précise simplement que notre procédure peut dépendre, dans une certaine mesure, de la question de savoir si nous songeons à terminer notre travail et à rendre compte d'ici le 15 novembre, ou si nous acceptons le point de vue que si nous devons rendre compte, comme le Sénat semble l'exiger de nous, nous ne pouvons pas terminer de toute manière d'ici le 15 novembre.

Quelle est votre opinion à ce sujet sénateur Riley?

Le sénateur Riley: Comme le ministre l'a signalé dans sa lettre du 5 novembre, e troisième paragraphe de cette lettre précise:

Votre lettre du 29 octobre fait allusion à une motion du Comité demandant une prorogation de la date d'application des réductions des services de VIA Rail. La décision de supprimer certains services faisait partie intégrante du programme de revitalisation que j'ai annoncé en juillet dernier, et n'a été acceptée par le Cabinet qu'après une étude approfondie de tous les facteurs impliqués. Je ne suis pas prêt, en ce moment, à demander à mes collègues de reviser leur décision.

Étant donné ces faits, et si le ministre a l'intention de comparaître devant le comité au début de la semaine prochaine, je crois que nous devrions essayer d'obtenir, au moins, que le président et les principaux représentants financiers de VIA Rail comparaissent le plus tôt possible après cette date et avant le 15 novembre.

Le président: Oui. Nous sommes le 5 novembre. Mercredi prochain sera le 11 novembre, cela nous donne peut-être mardi et jeudi prochain, ou quelques autres journées en plus lorsque le Sénat ne siégera pas, ce qui est bien possible, évidemment.

Nous devrions peut-être, avant de décider cet aspect particulier, demander au Sénateur Riley quand, selon lui, nous pourrions tenir notre prochaine réunion.

Le sénateur Riley: Je ne sais pas ce qu'en pensent mes collègues, mais j'aimerais que la prochaine réunion ait lieu lundi prochain. Le Sénateur Bonnell a dit mardi, mais il a probablement d'autres engagements.

Le président: Il y en a peut-être qui ont d'autres engagements pour lundi, mais si le comité croit que c'est ce que nous devrions faire, qu'il décide.

Le sénateur Doody: Lundi me convient.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, je pourrais peut-être vous aider à décider. Je propose que vous annonciez en Chambre, cet après-midi, que le Sénat ajournera jusqu'à lundi prochain et qu'il siégera à nouveau mardi après-midi. Nous ne nous réunirons pas mercredi, et j'annoncerai probablement mardi que nous ne siégerons pas jeudi et vendredi, à moins que l'autre chambre nous envoie des questions importantes ou qu'il y ait une autre raison valable. La semaine sera interrompue par le Jour du Souvenir, et si cela peut vous aider, nous nous attendrons à ce que les honorables sénateurs soient présents ici

[Text]

the order of witnesses, but I thought I would intervene on that point to let honourable senators know that is the motion I will be making this afternoon in the Senate.

The Chairman: We will come back to you in a moment for your other comment. Senator Riley, having that in mind, what would you suggest?

Senator Riley: My own feeling would be even if the Senate does not sit on Thursday and Friday that the committee be empowered to meet. I think the reference that was made to the committee is very important and we are duty-bound in the interest of the people and the regions we represent to carry on as full an investigation as possible before November 15. Of course, there is always the possibility that the city of Melville, Transport 2000 and the Saskatchewan Environmental Society may gain an injunction from the court. There is also the possibility of hearings by the Interstate Commerce Commission in Maine.

The Chairman: Yes.

Senator Marshall: Mr. Chairman, instead of this discussion about timing and the witnesses could the steering committee meet shortly after Question Period?

The Chairman: Yes, and I will ask Senator Riley to join us in that meeting.

I have a note here that Senator McElman and Senator Frith still desire to be heard. I presume it is on this general subject.

Senator McElman: Mr. Chairman, in order to do justice to the important reference that the committee is dealing with, it is obvious that a lot of important witnesses are going to have to be called and it will take some time. I would urge that we use whatever means one might use to get the minister before this committee on Monday or Tuesday, and after hearing the minister, the committee could very well file with the Senate and interim report and then proceed with further important witnesses over a period of time, and come to the final report.

Senator Frith: Mr. Chairman, we all agree this is an important reference. I believe, in realistic terms, November 15 is an artificial figure for us for the reasons mentioned by Senator Riley. In the first place the only reason that it has any significance at all is because it is the effective date, and when you couple that with the letter from the minister when he says he is not going to recommend changing that, then it does not have any effect at that stage, and, as Senator Riley points out, there are all sorts of things that might happen. For instance, there is already an application to the Federal Court for an injunction which might extend that time. I do not think we should approach our business on that basis. I agree we should move quickly and promptly but we should order our business on the basis of our own tempo, because even if we tried to we could not possibly get the job done by November 15. That date should not be the date that determines how we order our business.

[Traduction]

lundi soir. J'aimerais aussi faire une observation sur l'ordre de comparution des témoins, afin de prévenir les honorables sénateurs de la motion que je présenterai cet après-midi au Sénat.

Le président: Nous vous reviendrons dans un instant, pour connaître votre autre observation. Sénateur Riley, dans ces conditions, que suggérez-vous?

Le sénateur Riley: Personnellement, je crois que si le Sénat ne siège pas jeudi et vendredi, le comité pourrait se réunir. Je crois qu'on a soulevé un point très important au comité et qu'il nous incombe, dans l'intérêt des Canadiens et des régions que nous représentons, de mener une enquête très approfondie avant le 15 novembre. Évidemment, il est toujours possible que la ville de Melville, Transport 2000 et la Saskatchewan Environmental Society obtiennent une injonction du tribunal. Il est également possible que l'Interstate Commerce Commission tienne des audiences dans le Maine.

Le président: C'est vrai.

Le sénateur Marshall: Monsieur le président, au lieu de discuter des horaires et des témoins, est-ce que le comité de direction pourrait se réunir pour un petit moment après la période des questions?

Le président: Oui, je demanderai au sénateur Riley de se joindre à nous.

J'ai ici une note m'apprenant que le sénateur McElman et le sénateur Frith désirent prendre la parole à ce sujet.

Le sénateur McElman: Monsieur le Président, afin de faire justice au mandat important du comité, il est évident que bon nombre de témoins importants devront comparaître et cela prendra du temps. J'insiste pour qu'on utilise tous les moyens nécessaires pour que le ministre compareaisse devant le comité lundi ou mardi, et après avoir entendu le ministre, le comité pourrait fort bien déposer alors un rapport intérimaire au Sénat et entendre d'autres témoins importants, avant de déposer son rapport définitif.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, nous convenons tous que nous avons un mandat important. Je crois, en termes réalistes, que le 15 novembre est une date artificielle pour nous, pour les raisons que vous a données le sénateur Riley. Tout d'abord, la seule raison qui soit vraiment importante est qu'il s'agit de la date de mise en vigueur des modifications et, quand vous songez également à la lettre dans laquelle le ministre dit qu'il ne recommandera pas qu'on change cette date, nous ne pouvons rien y changer; comme le sénateur Riley l'a souligné, toutes sortes de choses peuvent se produire; par exemple on a déjà présenté à la cour fédérale une injonction qui pourrait assurer la prolongation de cette période. Je ne crois pas que nous devrions nous attaquer au problème en se fondant sur cela. Je suis d'accord que nous devrions procéder de façon rapide et prompte, mais nous devrions établir notre programme en fonction de notre propre tempo, non pas du leur, parce que, même si nous essayions, nous ne pourrions pas arriver à tout faire ce que nous devons faire avant le 15 novembre. Cette date ne devrait pas déterminer notre façon de procéder.

[Text]

On the question of how we order our business, I suggest that the best way of dealing with it is to accept the reality. It seems to me that this reference is before this committee because of criticism of the decision made by the minister and by the cabinet. Therefore, it seems to me that the most logical way to deal with it is to be sure that we have a good body of the critical evidence for the minister to respond to. This did not just drop out of the sky. We are doing this because there was criticism of the order. Therefore, we should hear, as we have heard Mr. Benjamin, the Honourable Mr. Mazankowski, who is critical of the decision, and who has the experience of a trip across the country and who is a former Minister of Transport because he is one of the leading lights of the critical movement. I think we should hear him first. I do not know whether the order of witnesses matters after that, but Senator Riley was suggesting that we hear from someone from VIA Rail and so on, and I agree with that. I believe we should get a good solid feel of what the criticism is and have a good deal of it on the record at our disposition so we can confront the minister with it and give him an opportunity to respond to all the criticism, rather than having him come right away and then have some criticisms come afterwards and having him come back to respond to those criticisms.

I am not suggesting that we do not meet on Monday by any means, but I think we should hear from the Honourable Mr. Mazankowski and give him a full morning as we have given Mr. Benjamin.

The Chairman: Thank you. Would it be satisfactory to the committee if we adjourn the hearing now? We can then hold a meeting of the steering committee and Senator Riley and perhaps Senator Frith could join us. Then the decision of the steering committee as to the next meeting and the witnesses to be heard would be acceptable. Is it agreed honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned to the call of the Chair.

The committee adjourned.

[Traduction]

A ce sujet, je suggère que la meilleure façon serait d'accepter la réalité. Il me semble que ce mandat nous a été donné en raison des critiques qu'a suscitées la décision du ministre et du cabinet. Il me semble donc que la façon la plus logique de procéder est de nous assurer que nous avons en main un bon nombre de ces critiques pour que le ministre puisse y donner une réponse officielle. Tout cela n'est tout de même pas tombé du ciel. Nous devons agir ainsi parce qu'il y a eu des critiques. Ainsi, nous devrions entendre, comme nous avons déjà entendu M. Benjamin, l'honorable monsieur Mazankowski, qui a mis en doute le bien-fondé de cette décision, et qui a une certaine expérience dans ce domaine, puisqu'il a parcouru tout le Canada, qu'il est ancien ministre des Transports et, également, un des meneurs du mouvement d'opposition. Je crois que nous devrions l'entendre en premier. Je ne sais pas si l'ordre de comparaison des autres témoins est vraiment important, mais le sénateur Riley a suggéré que nous entendions un représentant de VIA Rail et ainsi de suite, et je suis d'accord. Je crois que nous devrions nous faire une bonne idée de ces critiques et d'en tenir une bonne partie à notre disposition, pour les communiquer éventuellement au ministre et lui donner l'occasion d'y répondre plutôt que de l'inviter à comparaître dès maintenant et d'être obligés de lui demander de revenir plus tard, parce que certaines critiques auxquelles il doit répondre ne nous sont pas encore parvenues.

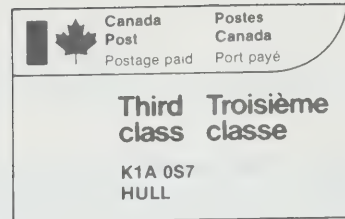
Je ne suggère pas que nous nous réunissions lundi, mais je crois que nous devrions entendre l'honorable monsieur Mazankowski et lui accorder tout l'avant-midi, comme nous l'avons fait pour monsieur Benjamin.

Le président: Merci. Le Comité serait-il d'accord si nous ajournions maintenant? Nous pourrions alors réunir les membres du comité de direction auquel pourrait se joindre le sénateur Riley, et peut-être le sénateur Frith. La décision du Comité de direction serait acceptable quant à la date de la prochaine réunion et la liste des témoins qui comparaitront alors. Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le comité suspend ses travaux.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESS—TÉMOIN

Mr. Les Benjamin, M.P.

M. Les Benjamin, député



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

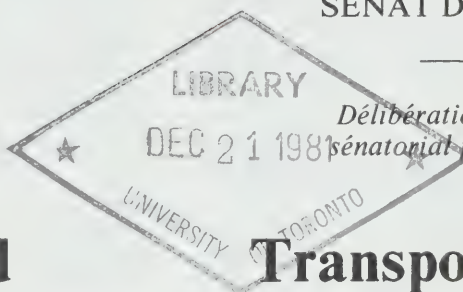
Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*



Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:

The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:

L'honorable GEORGE I. SMITH

Tuesday, November 10, 1981

Le mardi 10 novembre 1981

Issue No. 16

Fascicule n° 16

Second Proceedings respecting:

The inquiry into the national
rail passenger service provided
to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Deuxième fascicule concernant:

L'étude portant sur le
service ferroviaire national
de transport de voyageurs
assuré par VIA Rail Canada Inc.

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., M.P.,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin, c.p., député
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Molgat
Cottreau	Muir
Denis	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Lewis	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Molgat
Cottreau	Muir
Denis	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Lewis	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Macdonald	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 10, 1981
(28)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 10:00 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Cottreau, Denis, Flynn, Langlois, Leblanc, Lewis, Marshall, McElman, Perrault, Petten, Riley, and Smith. (12)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Adams, McGrand, Phillips, Sparrow and Thompson. (5)

In attendance: Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., M.P., Minister of Transport.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Garth, Campbell, Vice President of Marketing, VIA Rail Canada Inc.;

Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;

Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

The Minister made a statement and, together with the witnesses, answered questions.

At 12:40 p.m., the Committee adjourned until Thursday, November 19, 1981.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 10 NOVEMBRE 1981
(28)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures, sous la présidence de l'honorable George I. Smith.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Cottreau, Denis, Flynn, Langlois, Leblanc, Lewis, Marshall, McElman, Perrault, Petten, Riley et Smith. (12)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Adams, McGrand, Phillips, Sparrow et Thompson. (5)

Aussi présents: M. Jack Silverstone, chercheur, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

Comparait: L'honorable Jean-Luc Pepin, c.p., député, ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Garth Campbell, vice-président du marketing, VIA Rail Canada Inc.;

M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;

M. Ken Henderson, directeur général, Transport ferroviaire.

Le Comité, conformément à son Ordre de renvoi du 28 octobre 1981, entreprend son étude sur le service des voyageurs du réseau de chemin de fer national offert aux Canadiens par VIA Rail Canada Inc.

Le Ministre fait une déclaration et, aidé des témoins, répond aux questions.

A 12 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 19 novembre 1981.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, November 10, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

Senator George I. Smith (Chairman) in the Chair.

The Chairman: On the committee's behalf I agreed that some of our friends from the press might take a few pictures before we began our deliberations this morning. I think perhaps they have satisfied their requirements now.

Members of the committee, our subject for discussion this morning relates to VIA Rail. We are very honoured and pleased to have with us to participate in our discussions, the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport. I believe Mr. Pepin has a few words to say at the outset, and I think he will then be prepared to entertain some questions.

There are two members of his staff present at the table, Mr. Robert Giroux who is the Administrator of Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Ken Henderson, Director General of Railway Transportation. Seated just behind us are Mr. Robert Titley, Director Rail Passenger Service and Mr. Garth Campbell, Vice-President of Marketing, VIA Rail Canada.

Mr. Pepin, I invite you to take the microphone, if that is your pleasure.

The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., Minister of Transport: Mr. Chairman, I could speak for almost any length of time on the subject, but if you will allow me, I shall speak for ten to fifteen minutes.

The Chairman: Surely.

Hon. Mr. Pepin: Obviously I do not wish to repeat all the information that has already been given either in the House of Commons or elsewhere because I assume that you are familiar with it and that you know the general themes which I have been using to justify the decision of the government to reduce railway passenger routes. I have referred on many occasions, and I will continue to do so, to the four revolutions which we have all seen during our own lifetimes in passenger transportation. By that I mean the revolution of the private automobile, of the bus, of the plane and now the revolution of telecommunications.

The other day I read a speech given recently by Mr. Ian Gray of CP Air on this same subject. He was discussing the effects of telecommunications on air transportation, and he said this, if I may quote:

Executives are concerned, not only with out of pocket costs of travel, but also with lost time associated with travel. Telecommunications may be a good, less expensive substitute for most meetings.

We're already seeing widespread use of high speed data transmission, including electronic funds transfer and interconnected computer and word processor networks; of multi-party conference phone calls; of audio conferences

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 10 novembre 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures, pour étudier le service ferroviaire national de transport de voyageurs, assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur George I. Smith (président) occupe le fauteuil.

Le président: Au nom du Comité j'ai permis à quelques-uns de nos amis de la Presse de prendre quelques photos, avant de commencer nos délibérations. Je crois que c'est déjà fait.

Messieurs les membres du Comité, nous discuterons ce matin de VIA Rail. Nous sommes très honorés d'accueillir l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports. M. Pepin aimerait, je crois, nous dire un mot, après quoi il sera disposé à répondre à nos questions.

Deux membres de son personnel se trouvent à la table. M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface et M. Ken Henderson, directeur général des chemins de fer. Juste derrière eux se trouve assis M. Robert Titley, directeur du service voyageurs et M. Garth Campbell, vice-président de la Commercialisation, VIA Rail Canada.

M. Pepin, vous avez la parole.

L'honorable Jean-Luc Pepin, c.p., ministre des Transports: Monsieur le président, je pourrais m'éterniser sur le sujet mais, si vous le permettez, je vais me limiter à dix ou quinze minutes.

Le président: Fort bien.

L'honorable M. Pepin: Je n'entends pas, évidemment, répéter tous les renseignements qui ont déjà été donnés à la Chambre des communes ou ailleurs, car vous connaissez, je crois, les raisons que j'ai invoquées pour justifier la décision du gouvernement de réduire le service ferroviaire voyageurs. A maintes reprises, j'ai eu l'occasion de faire allusion au quatre révolution qui ont marqué le règne du transport voyageurs et je vais poursuivre en ce sens. Par révolution, j'entends l'évolution de l'automobile privée, celle de l'autobus, celle de l'avion et, à l'heure actuelle, celle des télécommunications.

J'ai lu récemment, un discours prononcé par M. Ian Gray de CP Air sur ce même sujet. Il discutait des répercussions des télécommunications sur le transport aérien, déclarant, si je puis me permettre de rapporter ses paroles:

Les cadres sont préoccupés, non seulement par les frais personnels de déplacement, mais également par les pertes de temps qu'ils entraînent. Pour la plupart des réunions, les télécommunications peuvent constituer un système de remplacement satisfaisant et moins onéreux.

Nous assistons déjà à l'utilisation diffuse de la transmission à haute vitesse de données, y compris les transferts de fonds par l'électronique, les ordinateurs interconnectés, les réseaux de traitement de mots, des conférences

[Text]

supplemented by facsimile or other means of data or graphics transmission.

The two-way video systems in black and white or colour hold the greatest promise as substituted for travel and, hence, the greatest threat to the air transport industry.

He goes on to discuss how the air transport mode will have to adjust to changes that are taking place in the telecommunications field. So, if telecommunications will have that effect on air transport today, it must obviously have an effect on rail transports.

Another point which I have tried to push is that the adjustments we are witnessing in railway passenger transportation through the four revolutions I have been mentioning have been going on for quite a number of years now. From 1970 to 1978 railway routes were cut by 28 per cent. I have before me figures indicating the number of reductions or eliminations for the years 1978, 1979 and 1980. For example, in 1979 rail routes were reduced by 760 miles and for 1980, by 449 miles. This I think illustrates the fact that these changes have been with us for a number of years.

All I am trying to say is that the cuts that we are making now, amounting to 2,804 miles, would most probably have taken place in the coming years. The only difference is that instead of letting these reductions and eliminations take place in a haphazard way, the decision has been taken to group them, if one can put it that way, and eliminate them all at once in order to make the savings which are necessary if we want VIA to start afresh and establish itself on a more proper base with proper equipment.

In the recent past, VIA Rail has been going in a more or less vicious circle in dealing with all these problems of equipment, attracting clientele and so on. Unless we give it the tools to do the job, it will not do a good one. Of course, I am the first one to recognize that psychologically such a rapid adjustment is not easy. I, too, am terribly human and very sensitive, according to most people, and I realize what a shock it is for most people to see 19 per cent of the system disappear in one stroke. People do not like that. They claim they like change and that they will change, but when it comes time to react, very often it is a negative response. We are all familiar with this.

I can quote a number of reactions to the proposed cuts. One such reaction comes from an article in the *Globe and Mail* of recent date. The Executive Director of Transport 2000, Nicholas Vincent, said that the group does not think public hearings on the decision are needed because the CTC has examined the routes in the past. He goes on to say that they hope the minister will see how strong the feeling really is, and that people just regard this reduction in routes as part of Canada being taken away. Everyone goes on saying the railways are a major link which keeps Canada together. I agree with that view, but they no longer have the pre-eminence that they once had. There are other transportation links now that keep Canada together. There is no doubt that highways, air

[Traduction]

téléphoniques, les conférences télévisées, accompagnées de la transmission de photocopies ou autres données et graphiques.

Le système vidéo à deux voies en blanc et noir ou en couleur est le plus prometteur pour remplacer les voyages et constitue de ce fait la plus grande menace pour l'industrie des transports aériens.

M. Ian Gray explique ensuite comment les transports aériens devront s'adapter à l'évolution des télécommunications. Si donc, les télécommunications ont, de nos jours, de telles répercussions sur les transports aériens, elles doivent manifestement en avoir sur les chemins de fer.

J'ai aussi essayé de faire valoir que les réajustements auxquels nous assistons dans les transports de voyageurs par chemin de fer, causés par les quatre révolutions dont je viens de faire mention, se poursuivent déjà depuis bon nombre d'années. De 1970 à 1978, les itinéraires de chemins de fer ont été réduits de 28 p. 100. J'ai ici des chiffres qui illustrent le nombre de réductions ou de suppressions, en 1978, 1979 et 1980. Par exemple, en 1979, les itinéraires de chemins de fer ont été réduits de 760 milles et, en 1980, de 449 milles. Nous assistons donc à ces modifications, depuis un certain nombre d'années déjà.

Je veux dire, en somme, que les réductions auxquelles nous procédons maintenant et qui correspondent à 2,804 milles, se seraient très probablement produites au cours des prochaines années. La seule différence vient de ce que, au lieu de laisser ces réductions et éliminations se produire au hasard, nous avons décidé de les bloquer, pour ainsi dire, et de les grouper en quel que sorte, afin de réaliser les économies qui s'imposent, si nous voulons que VIA Rail connaisse un nouveau départ et s'établisse sur une base plus solide, avec un matériel convenable.

Au cours de ces dernières années, VIA Rail s'est trouvé dans un cercle plus ou moins vicieux, pour ce qui est du matériel, de la clientèle, et ainsi de suite. Et faute des outils nécessaires, VIA Rail n'obtiendra pas de bons résultats. Je suis, bien entendu, le premier à admettre que, du point de vue psychologique, une adaptation aussi rapide n'est pas facilement réalisable. Les gens croient, pour la plupart, que je suis terriblement humain, et très sensible, et je comprends l'étendue du choc que beaucoup de personnes éprouvent de voir supprimés d'un coup 19 p. 100 du réseau. Les gens n'aiment pas. Ils prétendent qu'ils aiment le changement et qu'ils changeront mais, le moment venu, ils réagissent souvent négativement: attitude tout à fait naturelle.

Je peux même citer un certain nombre de réactions aux suppressions que nous entendons opérer. J'en ai trouvée une dans un article publié récemment dans le *Globe and Mail*. Le directeur exécutif de Transport 2000, M. Nicholas Vincent, a déclaré que le groupe n'estime pas que des audiences publiques soient nécessaires, parce que la CCT a déjà examiné les itinéraires. Il ajoute que l'on espère que le Ministre se rendra compte combien ce sentiment est fort et que les gens considèrent cette réduction des itinéraires comme une amputation du Canada. Toute la population trouve que les chemins de fer contribuent de façon notable à unifier le Canada. Je suis d'accord, mais il n'a plus l'importance d'autrefois. Il existe à l'heure actuelle d'autres moyens de transport qui contribuent à

[Text]

routes, bus routes and telecommunication equipment play a greater role in keeping Canada together than railways played almost single-handedly at one time.

I have been trying very hard to put these ideas across, and in some instances I have had some success. I have had relative success in quite a number of others. The basic facts are known to all of you. The reason why the government has taken this decision is two-fold. First of all, the government took the decision for reasons of budget, keeping in mind the best possible use of Transport Canada's financial resources. The name of the game is quite simple: Cabinet has authorized a certain amount of money to go to VIA. By 1983-84, it will be \$537 million. The amount of money goes up until it reaches that point. Some of the best newspapers are saying that the Government of Canada has decided to cut VIA's budget; that is not so. The budget keeps going up from \$490 million this year to \$506 million next year and \$537 million by 1983-84.

If services were maintained at the present levels, \$446 million would be required for operations in 1983-84, leaving only \$90 million for capital developments. If things continue as they are now, knowing we are limited in the amount of money we can spend, we will find that we will not be able to assign the money to equipment.

The cuts will reduce operating deficits to \$355 million by 1983-84, which will leave \$182 million for capital. In other words, you are doubling the capital budget of VIA and, by so doing, allowing it to acquire proper equipment.

Many people ask why cabinet put a cap on this matter. This is where wider considerations of budgetary restraint come into play, and this is where one has to keep in mind that VIA Rail is not the only responsibility of the Department of Transport. If you are of the opinion that we are not assigning enough, let me remind you that a quarter of the total budget of Transport Canada goes to VIA Rail. I would emphasize that—a quarter of the budget. Therefore, whether we are sufficiently generous is, obviously, a relative concept. The figure of 25 or 28 per cent is a good indication of the amount of money that automatically goes to VIA.

Our first consideration is, obviously, the best use of money, and the second is one of policy. Implied in the decision that we have made is our policy on the use of the railway for passenger services.

No doubt you are familiar with the fact that there are five criteria which we use in this exercise. One is the concentration on inter-city services. Two is the elimination or reduction of lines that have a very poor load factor and a very low cost-revenue ratio, that is, less than 30 per cent in each case. Three is that we continue to serve isolated communities which have no adequate alternative means of transportation. Four is that we eliminate one of the transcontinental routes. However, we do not eliminate it completely because we converted it, in part, both in the east and in the west, to an intercity system. I will come back to this subject later if you so wish. Five is the

[Traduction]

l'unification du Canada. Il ne fait aucun doute que les routes, le transport aérien, le transport par autobus et les télécommunications, contribuent davantage à l'unification du Canada que ne l'ont fait, quasi exclusivement naguère, les chemins de fer.

Je me suis efforcé d'exposer ces idées et j'y ai réussi parfois, dans une certaine mesure. Mais souvent aussi, je n'ai remporté qu'un succès relatif. Vous connaissez les faits. Le gouvernement a pris cette décision pour deux raisons. Tout d'abord, pour des raisons budgétaires, afin d'utiliser au mieux les ressources financières de Transport Canada. Les règles du jeu sont assez simples: le Cabinet a autorisé le versement de certaines sommes d'argent à VIA Rail. En 1983-1984, elles s'élèveront à \$537 millions. Le montant augmente progressivement jusqu'à cette somme. Certains des journaux les plus en vue disent que le gouvernement du Canada a décidé de réduire le budget de VIA Rail; il n'en est rien. Le budget continue à augmenter et passera de \$490 millions cette année à \$506 millions l'année prochaine, et \$537 millions en 1983-1984.

Si les services étaient maintenus aux niveaux actuels, la somme de \$446 millions serait nécessaire pour l'exploitation en 1983-1984, ce qui ne laisserait que \$90 millions pour l'augmentation des immobilisations. Si les choses se maintiennent comme à l'heure actuelle, sachant que les montants d'argent que nous pouvons dépenser sont limités, nous nous apercevrons que nous ne sommes pas en mesure de consacrer l'argent au matériel.

Les réductions ramèneront les déficits d'exploitation à \$355 millions, d'ici 1983-1984, ce qui laissera \$182 millions pour le capital. En d'autres termes, vous doublez le capital de VIA Rail et, ce faisant, vous lui permettez d'acquérir le matériel nécessaire.

Beaucoup de gens demandent pourquoi le Cabinet a mis une sourdine à cette affaire. C'est là que les considérations plus vastes de contraintes budgétaires entrent en jeu et où on doit songer que VIA Rail ne constitue pas la seule responsabilité du Ministère des Transports. Si vous êtes d'avis que les sommes attribuées ne sont pas suffisantes, je vous rappelle qu'un quart du budget total de Transport Canada est consacré à VIA Rail. J'insiste sur ce chiffre—un quart du budget. Il est donc tout à fait relatif de savoir si nous sommes suffisamment généreux. Le chiffre de 25 ou 28 p. 100 constitue une bonne indication du montant qui est automatiquement attribué à VIA Rail.

Notre première considération porte évidemment l'utilisation la meilleure de ces fonds et la seconde, sur la politique. La décision que nous avons prise implique notre politique d'utilisation du chemin de fer pour les services voyageurs.

Vous n'ignorez pas qu'il existe cinq critères que nous utilisons dans cet exercice. Le premier est la concentration sur les services interurbains. Le deuxième est l'élimination ou la réduction des lignes où la clientèle est très faible par rapport à la recette. C'est-à-dire moins de 30 p. 100 dans chaque cas. Le troisième, est que nous continuons à desservir des collectivités isolées qui ne possèdent pas d'autres moyens convenables de transport. Quatrièmement, que nous supprimons l'une des routes transcontinentales. Cependant, nous ne l'éliminons pas complètement, parce que nous l'avons transformée en partie, aussi bien dans l'Ouest que dans l'Est, en un système interur-

[Text]

transfer of commuter-type services to provincial and metropolitan governments.

The next question involves why we did not to the CTC, and I will come back to that later if you wish. The main reason for this, however, is that the law allows us to do this for very good reasons. In the past and even now, you can go to the CTC for a decision on certain routes. However, when you want to change the system considerably, as we are doing now, and establish a new framework and new policy, going to the CTC is not the best way to go about it. This is why the law is framed as it is. I have a lot to say on that subject and, if you ask me, I will come back to that later.

Another point which has not been sufficiently developed by the press, which is regrettable, is the amount of money that goes into the labour program. Thirty million dollars is allocated for a special labour assistance program. Thirty million dollars, which was based on previous experience, is a very considerable figure. The labour assistance program for VIA has been in existence now since 1977. If I remember correctly, it has been used in the past to eliminate about 200 jobs and the cost of that elimination was about \$3.5 million. It was considered that, to do a fair, good, humanitarian and friendly exercise in this particular instance, \$30 million might be required.

I should like to emphasize a number of things if I may for another few minutes. This will be my main contribution. I should like to look at the arguments used by those who oppose the program and comment on them.

Firstly, there is a series of arguments related to the budgetary reasons for the cuts. The first line of argument comes from those whom I would qualify as the "status quo plus group." These people say that not only should we keep all the routes we have now, but some of them go to the point of saying we should restore a few that have been eliminated. At the same time, they realize that we need new equipment, so they go along with the figure of \$180 million in 1983-84, but suggest we should be even more generous than that. They also suggest that we should build a specialized roadbed. I would mention that this costs \$2 million per mile. If we built a specialized roadbed between Quebec and Windsor for use of passenger railways, the cost would be \$1.5 billion. Others say, usually by way of letters to the editor, that we should electrify those tracks. For your information, that costs about \$750,000 per mile, so to electrify the tracks between Quebec and Windsor would add another half a billion dollars to the sums I have already mentioned. How nice it would be if we could do this, but there are limitations in government budgeting both in general and for transportation, rail transportation in particular.

[Traduction]

bain. Je reviendrai plus tard sur ce point, si vous le désirez. Cinquièmement, le transfert des services de banlieue aux administrations provinciales et métropolitaines.

La question suivante comporte les raisons pour lesquelles nous ne nous sommes pas adressés à la CCT, et je reviendrai plus tard sur cette question, si vous le désirez. La principale raison, cependant, c'est que la loi nous permet d'agir ainsi, pour de très bons motifs. Dans le passé, et même aujourd'hui, on pouvait faire une demande à la CCT pour une décision, sur certaines routes. Cependant, si vous voulez transformer le système considérablement, comme nous le faisons maintenant, et établir un nouveau cadre de travail et une nouvelle politique, la meilleure façon d'agir n'est pas de faire une demande à la CCT. C'est pourquoi la loi est ainsi rédigée. J'ai beaucoup à dire à ce sujet, et, si vous me le demandez, j'y reviendrai plus tard.

Un autre point qui, malheureusement, n'a pas été suffisamment éclairci par la presse, c'est la somme d'argent qui est versée au programme de la main-d'œuvre: \$30 millions de dollars sont affectés à un programme spécial d'aide à la main-d'œuvre; \$30 millions de dollars, le chiffre fondé sur l'expérience préalable, est une somme très importante. Le programme d'assistance à la main-d'œuvre pour VIA existe maintenant depuis 1977. Si je me souviens bien, on l'a employé dans le passé pour éliminer environ deux cents emplois et le coût de cette élimination a été d'environ \$3,5 millions. On jugeait que, pour accomplir une fonction juste, bonne et humanitaire, dans ce cas particulier, il faudrait peut-être \$30 millions.

Si vous me le permettez, j'aimerais attirer votre attention sur un certain nombre de questions. C'est ce que j'ai de plus important à vous dire. J'aimerais voir de près les arguments utilisés par ceux qui s'opposent au programme et font des commentaires.

En premier lieu, il y a tout un ensemble de raisons, au sujet des compressions budgétaires. Les premières proviennent de ceux que je qualifierais de groupe «statu quo». Ces personnes déclarent que nous devrions, non seulement conserver tous les itinéraires que nous avons maintenant, mais certains d'entre eux vont jusqu'à dire que nous devrions rétablir certaines lignes que nous avons éliminées. En même temps, ces gens se rendent compte que nous avons besoin de nouvel équipement, ils proposent donc \$180 millions pour 1983-84, et suggèrent que nous pourrions être même plus généreux. Ils suggèrent aussi que nous construisions une plate-forme spéciale. Je vous ferai remarquer que cela coûterait \$2 millions le mille. Si nous construisions une plate-forme spéciale entre Québec et Windsor pour l'utilisation des chemins de fer de voyageurs, cela coûterait \$1,5 milliard. D'autres disent, habituellement au moyen de lettres aux journaux, que nous devrions électrifier cette voie. Mentionnons, pour votre gouverne, que cela coûte environ \$750,000 le mille, ce qui revient à dire que pour électrifier la voie entre Québec et Windsor, il faudrait ajouter un autre demi-million de dollars aux sommes que j'ai déjà mentionnées. Ce serait bien agréable de pouvoir agir ainsi, mais il y a des limites dans ce que le gouvernement peut

[Text]

Another argument which I hear regularly is what I call the "fight CN and CP" line of argument for their past neglect, for giving priority to freight, and for not dedicating other resources of CN and CP on subsidizing passenger railway transportation.

A number of people seem to assume that, if only we could change Costing Order R-6313 and make it favourable to VIA, we could solve our problems. I would just say, and I will repeat this comment in more detail if you are interested, that this is not so. Costing Order R-6313 may not be the utmost in quality, but it is certainly the best available at this time. This has been said by the CTC for over three years. It is now saying that perhaps we could make a few changes at this stage, but that it is not a bad formula at all. A number of people are making statements which are not true. *Maclean's* magazine the other day said, without batting an eyelid, that there was profit for CN and CP in that system. There is no profit in Costing Order R-6313. We can come back to this subject a little later.

Another line of argument which we hear from the public sector is the "cut elsewhere" argument. This was vocalized by Mr. Benjamin in the House of Commons the other day when he said that they were not trying to justify the retention of all 21 routes, but, he submitted, that at least half of them were viable. On the question of viability, we all know that railways all over the world lose money by carrying passengers.

He said that you cannot ignore places such as the national capital, Ottawa, the capital of Alberta, the second largest city in Saskatchewan, Jasper, Melville, Watrous, Weyburn and Biggar. You cannot ignore the Jasper to Vancouver route. In other words, he said we should cut, but not in his geographical area.

An easterner speaking on this same subject would have given a different series of places not to cut. I find that really too easy.

Another argument is "who cares about the numbers". The people who present this argument compare the degree of subsidization for each mode, but forget to relate the degree of subsidization to the number of people being accommodated by a particular mode, and that again is not fair. They forget to say, usually, that the statistics cannot be of perfect quality, but only give an indication of a trend. The statistics indicate that 88 per cent of people travelling distances of more than 50 miles do so in their cars; 4.8 per cent do so in buses; 5.6 per cent do so in aeroplanes; and only 1.3 per cent do so in railway cars. Again, those are the best available figures at this time.

So, it is too easy to compare how much goes to roads, for example. The deficit for that mode is about \$2.5 billion a year

[Traduction]

dépenser pour les transports en général et les transports par voie ferrée, en particulier.

Un autre argument que j'entends régulièrement est ce que j'appelle la «lutte CN et CP» qui se plaignent d'avoir été négligés dans le passé, qu'on ait donné priorité au fret, et du fait que d'autres ressources de CN et CP n'aient pas été consacrées à des subventions pour le transport de voyageurs par voie ferrée.

Un certain nombre de personnes semblent supposer que, si seulement on pouvait changer l'ordonnance sur les frais R-6313 et la rendre favorable à VIA, nous pourrions résoudre nos problèmes. Je me contenterai de dire et je répéterai ce commentaire, si cela vous intéresse, qu'il n'en est pas ainsi. L'ordonnance sur les frais R-6313 peut ne pas être parfaite mais c'est certainement ce que nous pouvons avoir de mieux en ce moment. La CCT le proclame depuis plus de trois ans. On prétend que nous devrions peut-être faire maintenant quelques modifications mais ce n'est pas du tout une mauvaise formule. Beaucoup font des déclarations erronées. Le magazine *Maclean's* prétendait l'autre jour, sans sourciller, que le CN et le CP tiraient profit de ce système. Il n'y a aucun profit dans l'Ordonnance sur les frais R-6313. Nous pourrions, un peu plus tard, revenir sur ce sujet.

Un autre argument que nous entendons de la part du secteur public est la suggestion de faire des réductions quelque part ailleurs. On a entendu, par exemple, à la Chambre des communes, l'autre jour, M. Benjamin déclarer que nous ne devrions pas essayer de justifier la survie de toutes les 21 routes mais il prétendait qu'au moins la moitié d'entre elles étaient viables. Sur ce point, nous savons tous que, nulle part dans le monde, le transport ferroviaire passager n'est rentable.

Il a déclaré que nous ne pouvions pas laisser de côté des endroits comme la capitale nationale, Ottawa, la capitale de l'Alberta, la deuxième plus importante ville de la Saskatchewan, Jasper, Melville, Watrous, Weyburn et Biggar. Vous ne pouvez pas laisser Jasper de côté, en allant à Vancouver. En d'autres termes, il a déclaré que nous devons faire des réductions, mais non pas dans sa région.

Un orateur venant des provinces de l'Est et abordant le même sujet aurait énuméré une série différente des endroits qu'il ne fallait pas oublier. Je trouve que cela est vraiment trop facile.

Un autre argument est «Qui se préoccupe des chiffres?» Les gens qui avancent cet argument comparent la somme des subventions de chaque mode de transport, mais oublient de relier cette somme au nombre de personnes qui utilisent un mode particulier et de nouveau, cela n'est pas juste. Ils oublient de préciser d'habitude que les données statistiques ne peuvent pas être parfaites mais ne servent qu'à donner une indication de la tendance. D'après les statistiques, 98 p. 100 des personnes qui voyagent sur des distances de plus de 50 milles utilisent leurs voitures; 4,8p. 100 prennent l'autobus; 5,6p. 100 l'avion et seulement 1,3p. 100 utilisent la voie ferrée. Je répète que ce sont les chiffres les plus précis que nous possédions pour le moment.

Il est donc trop facile de comparer avec les sommes versées pour le transport routier par exemple. Le déficit, pour ce mode

[Text]

and they say: "Look, there is \$2.5 billion going to road travel and a lousy half a billion going to rail travel". That seems to be a good argument on the face of it if one does not take into account that 88 per cent of the people who travel distances of more than 50 miles do so by road and only 1.3 per cent do so by rail. That is an argument which is often presented.

Let me continue with arguments related to transportation policy. First of all, there is the argument which I call the "Orient Express mentality". That consists of simply repeating that the transcontinental passenger railway is a wonderful idea and contributes to keeping the country together tremendously. Well, the fact of the matter is that that is not so. Only one per cent of travellers on the transcontinental trains travel more than 90 per cent of the distance.

To enlighten your view on this, Mr. Chairman—if your view is not enlightened already, and I suspect it is—I have a chart which illustrates the use of the western transcontinental service. The first line indicates a use of 200 miles; the next line shows a use of 500 miles; and the next line shows a use of 800 miles. So, this is the use made of the transcontinental service. The transcontinental is used mainly as an inter-city mode of transportation now, and not as an across-the-board Toronto to Vancouver mode of transportation.

You know that fewer people use the transcontinental as a transcontinental service now. They do so, but do so occasionally for particular purposes, such as the once-in-a-lifetime trip or the trip to come from Vancouver to Ottawa to protest the elimination of train service, but generally this is not the way the transcontinental service is used.

I hope that some of you are familiar with the latest report on rail transportation, known as the Scrivener Report. The report states at page 32:

Although the transcontinental can serve its first role effectively, it does a poor job at best in serving the needs of the local traveller, especially in Northern Ontario.

There is another line which is taken by those who are the protectors of the commuter trains. You know what I am referring to. It is essentially a Toronto-Montreal situation. The Canadian government does not say that trains are not a good way of commuting; it just says that that responsibility is a provincial and a metropolitan one. The effort being made now is to convince the Ontario and Quebec governments to take over that responsibility.

I have said repeatedly that I thought the Government of Ontario was going to take over that responsibility, and we will try to accommodate their efforts by making Costing Order R-6313 available.

Another argument is the energy saving one. Here, you will observe, most people who make this argument are clever enough to preface it by saying: "Rail could be efficient, potentially". They say "potentially", and they generally agree

[Traduction]

de transport, est d'environ \$2,5 milliards par année et on dit: «Voyez, \$2,5 milliards sont versés pour le service routier et à peine \$1 milliard pour la voie ferrée. Cela semble un bon argument à première vue si l'on ne tient pas compte de ce que 88p. 100 des personnes, qui voyagent sur des distances de plus de 50 milles, utilisent la route et seulement 1,3p. 100, la voie ferrée.

Permettez-moi de poursuivre avec des arguments se rapportant à la politique des transports. En premier lieu, l'argument que j'appelle «mentalité Orient-Express». Il s'agit simplement de répéter que la voie ferrée transcontinentale pour voyageurs est une merveilleuse idée et contribue énormément à unifier le pays. La vérité est bien différente. Seulement 1p. 100 des voyageurs sur les trains transcontinentaux parcourent plus de 90p. 100 de la distance.

Si vous voulez d'autres précisions sur ce point, monsieur le président—si cela est nécessaire, mais j'ai l'impression que c'est clair—j'ai un graphique qui illustre l'utilisation des services transcontinentaux de l'Ouest. La première ligne indique une utilisation de 500 milles, et la ligne suivante montre une utilisation de 800 milles. C'est donc l'utilisation que l'on fait du service transcontinental. Le transcontinental est utilisé principalement comme un mode de transports interurbains maintenant et non pas comme un mode de transports d'une partie du pays à l'autre, de Toronto à Vancouver.

Vous savez que moins de gens utilisent maintenant le transcontinental en tant que tel. Ils le font, mais occasionnellement, pour des raisons particulières et, comme le voyage qu'on fait une-fois-dans-sa-vie ou le voyage pour venir à Vancouver d'Ottawa en vue de protester contre l'élimination des services ferroviaires, mais en général ce n'est pas de cette façon que le service transcontinental est utilisé.

Certains d'entre vous connaissent, je l'espère, le dernier rapport sur les transports par voie ferrée, connu sous le nom de rapport Scrivener. On peut lire à la page 32:

Bien que le transcontinental puisse remplir son premier rôle efficacement, il ne réussit pas très bien à combler les besoins du voyageur local, en particulier dans le nord de l'Ontario.

Il y a une autre attitude qui est adoptée par ceux qui cherchent à protéger les trains de banlieue. Vous savez de quoi je parle. C'est fondamentalement la situation de Toronto-Montreal. Le gouvernement canadien ne dit pas que les trains ne sont pas une bonne façon de faire la navette; il dit simplement qu'il s'agit d'une responsabilité provinciale et métropolitaine. On cherche maintenant à convaincre les gouvernements de l'Ontario et du Québec d'accepter cette responsabilité.

J'ai déclaré à plusieurs reprises que je croyais que le gouvernement de l'Ontario accepterait cette responsabilité, et nous essaierons de l'aider en leur faisant profiter de l'Ordonnance sur les frais R-6313.

Un autre argument porte sur l'économie d'énergie. Encore une fois, vous pourrez remarquer que la plupart de ceux qui se servent de cet argument sont assez prudents pour dire «Le transport ferroviaire a le potentiel pour être rentable... » Ils

[Text]

that the load factors of railway cars now are not sufficient to justify the claim that they are energy efficient.

Mrs. Scrivener, in her report at page 46, states:

Long trains running nearly empty over much of their route are not energy productive or economically justifiable.

Professor Ron Turner of the Canadian Institute of Guided Ground Transport says this:

If you get a train that is reasonably full, I don't think there is anything that is as cost-effective as that. But as we all know, trains don't travel nearly full. As it turns out, I think the train is very cost-effective in some parts of Canada and just a disaster in other parts.

So, a cost-efficiency argument is one which is predicated on trains being full. With trains three-quarters empty or half empty, the argument is lost.

Another argument presented in this debate has to do with tourism. Some people say that what we are doing will be dreadful in terms of attracting foreign people to Canada, and the Japanese on the west coast are often mentioned. Obviously, I have looked into this and have found that, for example, it was estimated that last year two million people visited Jasper over different periods of time. The Progressive Conservative report indicates that the estimate given by people there apparently was that 100,000 of those tourists got there by train. Well, that is 5 per cent. I saw an article the other day in which a spokesman for the Jasper Park Lodge said that 3 per cent of its clients got there by train. Be that as it may, let us say 3 or 5 per cent of people who went to Jasper got there by train. As a matter of fact, those who went by train from Edmonton will continue to be able to do so because that line is kept. So, the problem is only for people coming from Vancouver. You may know that VIA is the largest tour operator in the country, by the way. They have a combination of bus and train travel packages. One of them goes from Vancouver to Prince George using the BCR, the British Columbia Railway. So, there is another train that can be used and they are using it. Then they go from Prince George to Prince Rupert by bus and come back by train to Jasper, and go from Jasper to Banff by bus. At Banff they take the other transcontinental back to Vancouver.

So, VIA has a number of combinations in that area which are very attractive to tourists and will continue to be. Of course, now that the other transcontinental, the *Supercontinental* from Jasper to Vancouver is eliminated, these alternatives will be used further.

In any case, for what it is worth, VIA has assured me that the main problem they have for next summer is to find enough hotel accommodation in Jasper. It is difficult to get frantic when you receive that kind of information.

Another argument which is often used is that we will never adapt to that because it is too shocking a change and so on. I will be in a position in the next few days to tell you what has happened on the Edmonton to Moncton line. I will be in a

[Traduction]

parlent du potentiel, et ils reconnaissent généralement que les facteurs d'utilisation des voitures de chemin de fer ne suffisent plus maintenant à justifier leur rentabilité énergétique.

Mme Scrivener déclare à la page 46 de son rapport:

Les longs trains qui sont pratiquement vides pendant la plus grande partie du trajet ne sont pas rentables, énergétiquement, ou justifiables, économiquement.

M. Ron Turner du Canadian Institute of Guided Ground Transport déclare:

Rien n'est plus rentable qu'un train raisonnablement plein. Mais nous savons tous que les trains ne sont jamais vraiment pleins. En réalité, je crois que le train est un moyen de transport très rentable dans certaines régions du Canada et un simple désastre, dans d'autres régions.

Ainsi, un argument portant sur la rentabilité doit évidemment être fondé sur des trains remplis. Quand les trains sont aux trois quarts ou à moitié vides, cet argument ne tient plus.

Le tourisme est un autre argument qui a été invoqué dans cette discussion. Certains disent que notre décision ne nous permettra pas d'attirer des visiteurs étrangers au Canada, et on parle souvent des Japonais de la côte ouest. J'ai évidemment étudié la question, et j'ai découvert que, par exemple, on a calculé que l'année dernière au moins 2 millions de personnes ont visité Jasper. Le rapport du parti progressiste conservateur révèle que, selon les habitants de la région, 100,000 de ces touristes s'y sont rendus par le train. Cela ne représente que 5 p. 100. J'ai lu dans un article, l'autre jour, qu'un porte-parole du Jasper Park Lodge disait que 3 p. 100 des clients s'y rendaient par le train. Peu importe, disons que 3 à 5 p. 100 des gens qui se sont rendus à Jasper y sont allés par le train. De fait, ceux qui y sont allés par le train à partir d'Edmonton continueront de le faire, parce que ce service sera maintenu. Le problème n'existe donc que pour ceux qui viennent de Vancouver. Ceci dit en passant, vous savez peut-être que Via est le plus important organisateur de voyages au pays. Il offre des voyages combinés train-autocar. L'un d'entre eux va de Vancouver à Prince-George, à bord du BCR, le chemin de fer de la Colombie-Britannique. Ainsi, il y a un autre train qui peut être utilisé. Puis, les voyageurs vont de Prince-George à Prince-Rupert, en autocar, et reviennent par le train, jusqu'à Jasper, pour se rendre ensuite de Jasper à Banff en autocar. À Banff, ils prennent l'autre train transcontinental jusqu'à Vancouver.

Ainsi, Via offre dans la région un bon nombre de combinaisons très intéressantes pour les touristes et qui continueront de l'être. Évidemment, puisque l'autre train transcontinental, le *supercontinental*, allant de Jasper à Vancouver est éliminé, ces autres possibilités seront plus utilisées.

De toute façon, pour ce que cela vaut, VIA m'a assuré que le principal problème qu'ils auront jusqu'à l'été prochain sera l'hébergement à Jasper. Il est difficile de s'inquiéter quand on vous dit ce genre de chose.

On prétend souvent, en outre, qu'on ne pourra jamais vraiment s'adapter, parce que c'est là un changement trop draconien et ainsi de suite; je serai en mesure de vous dire dans quelques jours ce qui est arrivé pour le service d'Edmonton à

[Text]

position to say that the adjustment will be very rapid and quite beneficial for everyone.

Another prominent argument is that the future belongs to trains. A number of people are convinced that present day trends away from trains to some extent will change in the future and that something is going to happen. For example, the energy crisis or the change in lifestyles will make the train much more popular than it presently is. They usually use illustrations taken from other countries of the world. Obviously, we have looked into that. I have in my hand Japan's Department of Transport most recent annual report. What I am trying to say is that the trends which we have observed in Canada are visible in every country of the world. I would like to quote a paragraph from that report:

During the past decade,—That is in Japan during the 1970s.

—railways' share of the total domestic transport in passenger kilometrage decreased from 52.1p. 100 to 40.2p. 100 and is declining further.

So that you are seeing in Canada is not unique to Canada. You find it everywhere in the world. Continuing the quote:

The Japanese National Railways suffered a decline in its share in all distance ranges. In short-distance transport, automobiles, and in middle- and long-distance transport, aircraft made remarkable advances.

Therefore, you can see that in Japan, which has probably the most favourable set of circumstances for railway transportation, the same phenomenon as we see in Canada is taking place. I will elaborate more on that later if you are interested.

These are some of the arguments that have been presented against the policy we have announced. We did not make or create that policy. I could go on to indicate that it has evolved over the last decade. What we are saying about this policy announced on July 27 is that it is not eccentric, original or new.

Another point I would like to make is that the announcement of July 27 is not an isolated program. It is part of a complex. There will be a number of things developed relating to costing Order R-6313 and with regards to introducing a VIA bill in the House of Commons as soon as possible.

May I summarize, Mr. Chairman, by saying that in my view the decision we have announced is one which is responsible in budgetary terms and also in transportation policy terms. We have tried to find the best possible use of railway transportation in Canada using the four criteria that I have referred to already. I think that that policy is consistent with trends in Canada and elsewhere in the world. We are not at all eccentric or original. Also the non-use of the Canadian Transport Commission in this particular instance is quite justified. What would have happened had we gone through the CTC is that it would have taken them three or four years to make a decision,

[Traduction]

Moncton. Je serai en mesure de dire que l'adaptation sera très rapide et sera dans le meilleur avantage de tous.

On dit souvent aussi que l'avenir appartient au système ferroviaire. Beaucoup sont convaincus que la tendance actuelle à recourir à d'autres moyens de transport changera à l'avenir et qu'il se produira quelque chose, par exemple, la crise énergétique ou un changement des modes de vie, qui fera du train un mode de transport beaucoup plus populaire qu'il ne l'est actuellement. On cite habituellement les autres pays comme exemple. Evidemment, nous avons étudié cet aspect. J'ai ici le plus récent rapport annuel du ministère des Transports du Japon. J'essaie de dire, en somme, que les tendances que nous avons observées au Canada se retrouvent dans tous les autres pays du monde. J'aimerais vous lire un paragraphe de ce rapport:

Au cours des dix dernières années,—C'est-à-dire au Japon pendant les années 1970

—la part du kilométrage total du transport domestique de passagers représentée par les chemins de fer est tombée de 52,1p. 100 à 40,2p. 100 et est toujours à la baisse.

Donc ce que vous dites n'est pas unique au Canada. Cela se passe partout ailleurs au monde. Je poursuis:

Les chemins de fer nationaux japonais ont connu une baisse dans tous les types de transport. Pour le transport sur de courtes distances, l'automobile, et pour le transport sur de moyennes et longues distances, l'avion, ont connu des progrès remarquables.

Ainsi, vous pouvez voir qu'au Japon, qui connaît probablement les circonstances les plus favorables au transport ferroviaire, connaît le même phénomène que nous connaissons actuellement au Canada. Je reviendrai là-dessus un peu plus tard, si cela vous intéresse.

C'était donc là certains des arguments qui ont été présentés contre la politique que nous venons d'annoncer. Nous n'avons pas fabriqué ou créé cette politique. Je pourrais vous expliquer qu'elle s'est formulée graduellement au cours des dix dernières années. Nous disons simplement que cette politique que nous avons annoncée le 27 juillet dernier n'est pas excentrique, originale ou nouvelle.

J'aimerais également signaler que ce que nous avons annoncé le 27 juillet n'est pas un programme isolé. Il fait partie d'un ensemble. Un bon nombre de choses seront mises au point, grâce à l'Ordonnance de frais R-6313 et grâce à l'introduction en Chambre d'un bill sur VIA Rail, dans les plus brefs délais.

Puis-je résumer, que, monsieur le président, selon moi, la décision que nous avons prise est une décision positive, tant au point de vue budgétaire qu'au point de vue politique de transport. Nous avons essayé de trouver la meilleure façon possible d'utiliser le transport ferroviaire au Canada, en faisant appel aux trois critères dont j'ai déjà parlé. Je crois que cette politique est compatible avec les tendances qui se dessinent au Canada et dans le reste du monde. Nous ne sommes pas excentriques ou originaux. Et il est bien normal que nous n'ayons pas, dans ces circonstances, fait appel à la Commission canadienne des transports. Que serait-il arrivé si nous l'avions

[Text]

and at the end of that time we would not have been assured of any results whatsoever. The alternative would have been for me to tell the CTC in a very specific directive what to base their judgment on from now on, and people would have said I was twisting their arm, and rightly so.

I think this is the best decision we could make also in terms of energy saving. We have taken into account the interests of railway workers, passengers and certainly the interests of VIA. Most of what was done in that policy was recommended by VIA to my predecessor, so it cannot be said that VIA has not been totally associated with the decision-making process. Of course Mr. Roberts will say to you that if the government had been able to give him another \$100 million or \$200 million a year he would gladly have kept the routes that you now have. Therefore, you have a government decision which makes the best use of the money available.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. Perhaps some members of the committee would like to direct some points to the Honourable Mr. Pepin. If so, I will follow the usual procedure of calling on those senators in the order in which I received an intimation that a member of the committee wishes to ask questions. I see Senator Riley indicating his desire first, so I will call upon him.

Senator Riley: Mr. Chairman, my question will be concentrated on the train known as the *Atlantic* which operates from Halifax-Moncton-Saint John connecting with Fredericton-Harvey Station-McAdam, crossing the border at McAdam to Vanceboro and then proceeding through Maine to Montreal, which is known as the short route. I have no objection to the *Ocean Limited* operating from Halifax-Moncton-Hamilton-eastern Quebec-Lévis-Montreal. My point is that both trains should be left on.

You have already indicated at a previous meeting that the *Ocean Limited* could handle all passengers originating in Halifax destined for Montreal eliminating Saint John and Fredericton, the whole southwestern section of the province of New Brunswick and the state of Maine. This will mean that you will provide a connection between Fredericton and Halifax, dropping passengers off at Moncton from Fredericton and Halifax, at a cost considerably higher than the present cost of operating the *Atlantic* from Halifax with a considerable increase in mileage and an increased time factor of at least five and a half hours. I am told by VIA Rail employees, according to instructions given to them by the VIA management, that there will be no possibility of checking baggage from Montreal to Fredericton and from Saint John to Moncton. Baggage will have to be checked for Montreal at Moncton.

My question is: Why eliminate the short route through Maine to Montreal which gives the people in Saint John, particularly, an opportunity to leave Saint John in the evening, arriving in Montreal at 7 o'clock in the morning and having the opportunity to spend the day in Montreal, leaving again at 6.30 in the evening for Saint John and arriving there at

[Traduction]

fait? Il lui aurait fallu trois à quatre ans pour prendre une décision et, à la fin de cette période, nous n'aurions pu être assurés d'obtenir des résultats. L'autre possibilité aurait été que je donne à la CCT une directive très précise, lui disant sur quoi fonder son jugement; certains auraient dit que je forçais la CCT à agir de cette façon, et ils auraient eu raison.

Je crois que c'est la meilleure décision que nous pouvions prendre en ce qui a trait à l'économie d'énergie. Nous avons tenu compte des intérêts des chemineaux, des passagers et certainement des intérêts de VIA. La plupart des mesures de cette politique ont été recommandées à mon prédécesseur par VIA, et on ne saurait, donc dire que VIA n'a pas été complètement associé au processus décisionnaire. Evidemment, M. Roberts vous dira que, si le gouvernement avait pu lui donner un autre \$100 millions ou \$200 millions par année, il aurait été très heureux de maintenir les services actuels. Ainsi, cette décision du gouvernement assure la meilleure utilisation possible de l'argent disponible.

Le président: Merci beaucoup, Monsieur le ministre. Peut-être certains membres du Comité aimeraient-ils poser des questions à l'honorable Monsieur Pépin. Dans l'affirmative, je suivrai la façon de procéder habituelle et permettrai aux sénateurs de poser des questions dans l'ordre dans lequel ils en manifestent l'intention. Sénateur Riley, vous avez la parole.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, mes questions porteront sur le train qu'on appelle l'*Atlantique* et qui assure le service Halifax-Moncton-Saint-Jean, avec correspondance avec le service de Fredericton-Harvey Station-McAdam, traversant la frontière à McAdam, pour aller à Vanceboro, et traversant le Maine jusqu'à Montréal, ce que l'on appelle la route rapide. Je n'ai aucune opposition à ce que l'*Ocean Limited* fasse le trajet Halifax-Moncton-Hamilton-l'Est du Québec-Montréal. Je soutiens simplement que ces deux services devraient être maintenus.

Vous avez déjà indiqué, lors d'une réunion précédente, que l'*Ocean Limited* pourrait prendre tous les passagers venant d'Halifax qui se rendent à Montréal, éliminant ainsi St-Jean à Fredericton, toute la partie Sud-Ouest de la province du Nouveau-Brunswick et de l'État du Maine. Cela veut dire que vous assurerez une correspondance entre Fredericton et Halifax, laissant descendre les passagers de Fredericton et d'Halifax à Moncton, à un coût considérablement plus élevé que le coût actuel d'exploitation du service *Atlantique* de Halifax avec une augmentation considérable du nombre de milles parcourus et du temps impliqué, par au moins cinq heures et demi. Les employés de VIA Rail m'ont dit que, conformément à des instructions qu'ils avaient reçues des gestionnaires de Via, il sera impossible de consigner les bagages de Montréal à Fredericton et de St-Jean à Moncton. Les bagages devront être consignés à Moncton, à destination de Montréal.

Je voudrais savoir pourquoi on veut éliminer la route rapide par le Maine jusqu'à Montréal, qui donne aux résidents de St-Jean en particulier l'occasion de partir de Saint-Jean dans la soirée et d'arriver à Montréal à 7 heures le lendemain matin, pour y passer la journée et en repartir à 18 h 30 pour Saint-Jean, où ils arrivent vers 8 heures, le lendemain. Je ne

[Text]

approximately 8 a.m.? I see no justification for this discontinuance. I know what the minister will say, that this is part of the transcontinental service and why should there be two links of the transcontinental from Halifax to Montreal. My figures indicate that the bulk of the passengers leaving Halifax on the transcontinental service have as their final destination Montreal. It is a short run from Halifax to Montreal. The minister may also say, "Why should we serve the people in Maine?" There are close familial ties, community ties and so on between the people of western New Brunswick and the state of Maine. There is also a movement in Maine to interest the Interstate Commerce Commission in holding hearings. If hearings are held in that state, it will be rather embarrassing for the minister, his department and VIA Rail, will it not?

Hon. Mr. Pepin: Mr. Chairman, to be totally frank on this subject, the arguments I gave for the western portion of the transcontinental with regard to it being used as an inter-city service are very solid, but the same arguments are not as solid with regard to the Atlantic region because distances are shorter, and I am the first one to recognize that. The elimination of the *Atlantic Limited* was as a result of budgetary considerations being stronger than policy considerations. The situation is that half of the deficit in operations in VIA comes from the transcontinental services amounting to \$160 million. So if we are going to make the necessary savings to restructure VIA, reducing the transcontinentals from two to one, both in the east and the west, is our only choice. In the east the choice was between the *Ocean Limited* and the *Atlantic Limited*. It was a rather easy decision to make because more people travel on the *Ocean Limited* than on the *Atlantic Limited* and the *Atlantic Limited* runs partly through the United States whereas the *Ocean Limited* is all Canadian.

The *Atlantic Limited*, as Senator Riley has said, is replaced in part by an inter-city route between Fredericton, Saint John, Moncton and Halifax. Also, what Senator Riley has said about the United States portion of that line is true. Mr. Campbell, would you like to add some details to my answer?

Mr. Garth Campbell, Vice-President of Marketing, VIA Rail Canada Inc.: I believe you have covered the essential points, Mr. Minister. The routing, of course, for people from Saint John and Fredericton wishing to go to Montreal would be through Moncton. It is one of the unfortunate aspects of the change because people travelling essentially west must first go east and north in order to make a connection with the remaining train. However, that problem, as serious as it is, would not have been as serious if the *Ocean Limited* itself had been discontinued and the *Atlantic Limited* retained because we would have then faced a more serious problem of accommodating people in northern New Brunswick. So, if one accepts the premise that the one or the other train had to be discontinued, one can say that we chose on the basis of the least problem for the least number of people.

[Traduction]

vois vraiment pas pourquoi on veut abolir ce service. Je sais ce que le ministre va dire, que cela fait partie du service transcontinental et pourquoi devrait-il y avoir deux services du transcontinental d'Halifax à Montréal. Les chiffres que j'ai en main indiquent que la plupart des passagers qui quittent Halifax par le service transcontinental ont Montréal comme destination finale. C'est un bref trajet d'Halifax à Montréal. Le ministre dira peut-être également «Pourquoi devrions-nous desservir les résidents du Maine?» Il y a des liens familiaux étroits, des liens entre les collectivités et ainsi de suite entre l'Ouest du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine. Il y a également un mouvement au Maine qui vise à demander à la Interstate Commerce Commission de tenir des audiences. Si les audiences ont lieu dans cet État, cela sera plutôt gênant pour le ministre, son ministère et VIA Rail, n'est-ce pas?

L'honorable M. Pepin: Monsieur le président, pour être très franc à ce sujet, les arguments que j'ai reçus pour la portion Ouest du transcontinental, en ce qui a trait à son utilisation comme service intercity, sont vraiment solides, mais ces mêmes arguments ne sont pas aussi solides en ce qui a trait à la région de l'Atlantique, puisque les distances sont plus courtes, et je suis le premier à l'admettre. L'élimination de l'*Atlantic Limited* est due au fait que des préoccupations budgétaires, emportent sur des préoccupations politiques. En fait, la moitié du déficit des opérations de la société VIA provient du service transcontinental, soit \$160 millions. Donc, si nous voulons faire des économies nécessaires pour restructurer VIA, nous avons choisi de garder un train transcontinental sur deux, pour l'est et pour l'ouest. Dans l'est, il fallait choisir entre l'*Ocean Limited* et l'*Atlantic Limited*. Et la décision était plutôt facile à prendre étant donné que davantage de personnes voyagent sur le *Ocean Limited* d'une part et que d'autre part le *Atlantic Limited* circule en partie aux États-Unis tandis que le *Ocean Limited* est tout à fait canadien.

Comme le sénateur Riley l'a dit, l'*Atlantic Limited* est remplacé en partie par un itinéraire interville entre Fredericton, Saint-Jean, Moncton et Halifax. Par ailleurs, ce qu'a dit le sénateur Riley concernant le tronçon de parcours aux États-Unis est vrai. M. Campbell, voudriez-vous ajouter des détails à ma réponse?

M. Garth Campbell, vice-président de la commercialisation, Société VIA Rail Canada Inc.: Je pense que vous avez couvert les points essentiels monsieur le ministre. Pour les habitants de Saint-Jean et de Fredericton qui désirent aller à Montréal, le parcours passera bien entendu par Moncton. C'est là un des inconvénients des changements apportés, étant donné que les gens qui se déplacent surtout vers l'ouest, doivent d'abord aller à l'est et au nord, de manière à avoir une correspondance avec le train restant. Toutefois, ce problème aurait été moins grave si on avait cessé d'utiliser le *Ocean Limited* et gardé l'*Atlantic Limited*, car on se serait alors heurté au problème plus grave d'accommoder les gens du nord du Nouveau-Brunswick. Ainsi, si on accepte l'hypothèse selon laquelle il fallait cesser d'utiliser l'un ou l'autre train, nous pouvons dire que nous avons choisi en fonction du moindre problème pour le plus petit nombre de personnes possible.

[Text]

Hon. Mr. Pepin: Mr. Chairman, on the subject of commissions of inquiry in the United States, the Public Utilities Commission of Maine claims to have jurisdiction, but as yet it is unclear. The Interstate Commerce Commission has accepted the proposition that it does not have jurisdiction. So we do not know what will happen there.

Senator Riley: But there is a strong movement by the Governor of Maine and various legislators in that state as well as the general public against this elimination of the only means of transportation there, particularly for northern Maine. This elimination will not only affect people travelling within the state of Maine from point to point, but people there who wish to go to Montreal.

I refer back to the time when the CPR obtained the right of way from the State of Maine to cross through that state. It is alleged that there is a document whereby the CPR undertook to provide rail passenger service to the people of Maine in return for the right of way for the railway. I do not know whether that document is in existence at the present time, but an effort is being made to locate it.

As to the Halifax-Fredericton run which is proposed, I do not feel that VIA Rail has made a very detailed market survey of what passenger service would be required because there is far less community interest between Halifax and these points in New Brunswick than there is between the people of central and south-eastern New Brunswick who wish to travel to the city of Montreal. I am sure the minister will readily admit that the facts in this regard speak for themselves.

I point out that it takes only half an hour to travel by air from Saint John to Halifax.

Hon. Mr. Pepin: There are two ways of judging the "relative viability". One is by the load factor and the other is by the revenue-cost ratio. The load factor on the *Atlantic Limited* is quite high. If my memory serves me correctly, it is around 56 per cent. However, the revenue to cost ratio is 28 per cent, so it is not a profitable enterprise. VIA took this into consideration when it suggested that one of the transcontinentals be eliminated. I realize that it is unpleasant for those people in Maine, and I apologize for that. The policy statement of July 27 indicates that, if a province of Canada feels that the reduction or the elimination of these lines is despicable or economically negative, they could very well take responsibility for operating those lines or for paying the deficit.

With no animosity intended, I would say that, if the State of Maine finds that the continuation of that line is of tremendous importance to the economy of the region, nothing prevents it from going to see VIA and striking a deal for the continuation of that line.

Senator Riley: If VIA granted the request of the government or people of Maine to continue that service from point to point in Maine and from Maine to Montreal, do you not consider that would be somewhat discriminatory against the people in southeastern and central New Brunswick?

[Traduction]

L'honorable M. Pepin: Monsieur le président, pour ce qui est des commissions d'enquêtes aux États-Unis, la *Public Utility Commission* du Maine prétend avoir la compétence, mais pour le moment la question n'a pas encore été tranchée. La *Interstate Commerce Commission* est d'avis que la première commission n'a pas la compétence. Ainsi, nous ne savons pas encore ce qui va se produire là-bas.

Le sénateur Riley: Mais le gouverneur du Maine et différents législateurs de cet État de même que le grand public s'opposent vivement à l'élimination du seul moyen de transport de la région, notamment pour la partie nord du Maine. En effet, cette élimination touchera non seulement les personnes qui se déplacent à l'intérieur du Maine mais encore ceux qui désirent se rendre à Montréal.

Je parle de l'époque où le CP a obtenu de l'État du Maine la permission de traverser cet État. On allègue qu'il existe un document en vertu duquel le CP s'est engagé à offrir aux habitants du Maine un service ferroviaire en échange du droit de passage. Je ne sais pas si ce document existe toujours, mais on essaye de le localiser.

Quant au projet de tronçon Halifax-Fredericton, je ne trouve pas que la société VIA Rail ait effectué une étude de marché très détaillée concernant le service voyageurs nécessaire car il y a beaucoup moins de demandes entre Halifax et ces endroits du Nouveau-Brunswick qu'entre le centre et le sud-est du Nouveau-Brunswick où les gens veulent se rendre à Montréal. Je suis sûr que le Ministre admettra facilement que ces faits parlent d'eux-mêmes.

Je souligne également que cela ne prend qu'une demie heure pour aller de Saint-Jean à Halifax en avion.

L'honorable M. Pepin: Il y a deux moyens de juger la rentabilité relative. L'un, par le facteur volume et l'autre par le pourcentage coût-rendements. Sur l'*Atlantic* le facteur volume est très élevé. Si je me rappelle bien, il s'agit de 56p. 100 environ. Toutefois, le rapport coût-rendements est de 35p. 100, donc ce n'est pas très rentable. La société VIA en a tenu compte lorsqu'elle a suggéré d'éliminer l'un des transcontinentaux. Je comprends bien que cela soit déplaisant pour les habitants du Maine; et j'en suis désolé. D'après le rapport annuel d'activité du 25 au 27 juillet, si une province canadienne estime que la réduction ou la diminution de ces lignes n'est pas souhaitable ou est négative économiquement parlant, elle pourrait prendre la responsabilité d'exploiter ces lignes ou de payer le déficit.

Sans aucune animosité de ma part, je dirais que si l'État du Maine estime que le maintien de cette ligne est d'une importance capitale pour l'économie de la région, personne ne l'empêche d'aller voir VIA et de passer une entente pour la maintenir.

Le sénateur Riley: Si la société VIA accède à son désir c'est-à-dire à l'intérieur du Maine et du Maine à Montréal, ne pensez-vous pas que cela pourrait être discriminatoire envers les résidents du sud-est et du centre du Nouveau-Brunswick?

[Text]

Hon. Mr. Pepin: I do not see the point of the argument; perhaps you could try your question again.

Senator Riley: If VIA did consent to continue a passenger service from point to point in Maine and from points in Maine to Montreal as a result of public hearings by either the Interstate Commerce Commission or the Public Utilities Commission of Maine—

Hon. Mr. Pepin: I doubt very much whether the State of Maine will do that so let us not build a hypothetical situation. The point is that this process of reduction and elimination of lines has been going on for a decade. I know you are aware of this fact.

As Minister of Transport, members of Parliament bring their problems to me, and even now I have a number of cases before me where I must consider what to do with old railway stations—should they be converted to markets, restaurants, youth hostels and so on?

These are the facts of life in Canada. These changes have been taking place over many years and, in each instance, after the original shock of what is happening passes, people land on their feet and find an alternative means of transportation. When the original shock has subsided, I am sure that 75 per cent of the people who are angry at me and at the government generally, will probably say that what replaces what is there now is better than what was there in the first place. You cannot have change without trauma. If you retain the *status quo* with a vengeance, then it is impracticable to operate, for example, a bus route. Occasionally we have to make the kind of decisions we are making now, but you will see that people will rather rapidly adjust to these changes.

Senator Riley: The other day you mentioned the load factor on the *Atlantic Limited* being something like 45 per cent.

Mr. Campbell: It is about 55 per cent.

Senator Riley: That is relatively high.

Mr. Campbell: Yes, it is.

Senator Riley: I am told that, averaged out over the year, the occupancy rate is 80 per cent. I mentioned that fact to you recently, and you questioned its authenticity.

Hon. Mr. Pepin: Because there are different ways of counting.

Senator Riley: My count was taken at the border crossing at McAdam and Vanceboro in Maine. It is my understanding that the locomotives on this line can only haul a maximum of 12 or 14 cars. With different equipment many more could be hauled. However, these trains are loaded during several months of the year. The figures I have pertain to the months of July, August, September and part of October. I will soon have the figures for the balance of October in my possession.

Will you or your officials accept that there has been an increase of at least 20 per cent in occupancy during 1980 and that there has been a corresponding increase in occupancy during 1981? Further, during what is known as the peak periods, sleeping accommodation is almost impossible to

[Traduction]

L'honorable M. Pepin: Je ne vois pas le but de votre argument; pourriez-vous essayer à nouveau.

Le sénateur Riley: Si la société VIA consentait à maintenir un service voyageurs d'un point à l'autre du Maine et du Maine à Montréal, à la suite d'audiences publiques organisées soit par la *Interstate Commerce Commission* ou par la *Public Utilities Commission* du Maine, . . .

L'honorable M. Pepin: Je doute fort que l'État du Maine en vienne là; donc ce n'est pas la peine d'en parler. Ce qu'il faut mentionner, c'est que le processus de réduction, voire élimination des lignes, dure depuis 10 ans. Je sais que vous le savez.

En tant que Ministre fédéral des Transports, les députés m'apportent leurs problèmes et à l'heure actuelle j'ai un certain nombre de cas à régler concernant l'utilisation d'anciennes stations de gare—devraient-elles être transformées en marché, en restaurant, en auberge de jeunesse etc.?

C'est la réalité du moins pour notre pays. Ces changements ont été apportés graduellement sur un grand nombre d'années et dans chaque cas, une fois le premier choc passé, les gens retombent sur leurs pieds et trouvent un autre moyen de transport. Lorsque le premier choc aura passé, je suis sûr que 75p. 100 des gens qui m'en veulent et qui en veulent au gouvernement en général, diront probablement que la solution actuelle vaut mieux que l'ancienne. On ne peut effectuer de changement sans que cela entraîne de traumatisme. Si l'on maintient le *statu quo*, dans ce cas, il est impossible d'exploiter un itinéraire d'autobus. A l'occasion, nous sommes obligés de prendre le genre de décisions que nous prenons actuellement, mais vous verrez que les gens s'adaptent assez rapidement à ces changements.

Le sénateur Riley: L'autre jour vous avez dit que le facteur de l'*Atlantic Limited* était d'environ 45p. 100.

M. Campbell: Il est d'environ 55p. 100.

Le sénateur Riley: C'est relativement élevé.

M. Campbell: En effet.

Le sénateur Riley: On me dit que, pondéré sur l'année, le taux d'occupation est de 80p. 100. Je vous l'ai mentionné récemment et vous en avez contesté la véracité.

L'honorable M. Pepin: Parce qu'il y a différents moyens de calculer.

Le sénateur Riley: Mon compte a été effectué là où la frontière traverse McAdam et Vanceboro dans le Maine. Je crois comprendre que sur cette ligne les locomotives ne peuvent tirer qu'un maximum de 12 ou 14 voitures. Si l'on avait un matériel différent, elles pourraient en tirer beaucoup plus. Toutefois, ces trains sont pleins pendant plusieurs mois de l'année. Les chiffres que je possède concernent les mois de juillet et août, septembre et une partie d'octobre. J'aurai bientôt les chiffres pour tout le mois d'octobre.

Êtes-vous prêt à accepter le fait que le taux d'occupation a augmenté d'au moins 20p. 100 en 1980 et qu'il y a eu une augmentation correspondante en 1981? En outre, pendant les périodes de pointe, les réservations couchettes sont pratiquement impossibles à faire, et dans certains cas, c'est la même

[Text]

arrange, and in some instances the same situation prevails with daynighters despite antiquated equipment. The equipment used on the Atlantic route—which is supposed to be maintained by CN and CP—is, in many cases, particularly in respect to sleeping cars, more than 50 years old. In many instances, this equipment was purchased as second-hand equipment from the United States railways.

Hon. Mr. Pepin: You are making my case for the need for new equipment, are you not?

Senator Riley: Yes, and when you acquire that new equipment, I think you should spread it, as far as the Atlantic region is concerned, over more than the corridor route between Quebec, Montreal, Toronto and Windsor. You are giving Quebec and Ontario a decided advantage by putting \$100 million in capital investment into this line.

Of necessity, you will certainly have to upgrade the road bed in order to run these fast-moving LRC trains which, I understand, travel at about 120 miles per hour. At the same time, you are eliminating a service which is becoming more popular in the maritime provinces, particularly as far as the Atlantic route is concerned.

In order to accommodate passengers, you could use so many cars on the *Ocean Limited*. I am not disputing the fact that the *Atlantic Limited* should have precedence over the *Ocean Limited*; what I want to make clear is that both trains should continue to operate.

I will accept your statement concerning the elimination of certain routes over the past few years and the evolution of the whole process.

Hon. Mr. Pepin: It is a fact and you cannot refute it.

Senator Riley: I accept that very readily but, at the same time, I would point out to you that most of those lines were hardly being used at all, and they probably deserved to be eliminated. However, in this instance the *Atlantic Limited* is increasing in popularity and bringing in increased revenue, despite antiquated equipment, and it is your intention to wipe that right out with one sweep of the pen.

Hon. Mr. Pepin: There are two or three things I can say about that. First of all, I recognize that the load factor argument is not as good in the Atlantic region as it is elsewhere.

Senator Riley: Then why pick on the Atlantic provinces?

Hon. Mr. Pepin: Money is an important preoccupation, but we will come back to that later.

Let me answer the question on Quebec and Ontario being given the LRC—light, rapid and comfortable—trains. There are two reasons for that, the first is that this is where the heavy density of population is and, consequently, it was thought that this is where the greatest degree of viability can be reached.

The other argument is that the LRCs have to stay close to the manufacturing plants because of teething problems, and

[Traduction]

chose pour les wagons superconfort. En outre le matériel utilisé sur l'itinéraire de l'*Atlantic*—qu'il est sensé être entretenu par le CN et le CP—a plus de 50 ans, notamment pour ce qui est des wagons couchettes. Dans nombre de cas, ce matériel a été acheté d'occasion aux États-Unis.

L'honorable M. Pepin: Vous voulez dire que nous avons besoin d'un nouveau matériel, n'est-ce pas?

Le sénateur Riley: Oui et lorsqu'on l'achètera on devrait le répartir tout au moins pour ce qui est de l'*Atlantic* sur une distance plus grande que l'itinéraire du corridor entre Québec, Montréal, Toronto et Windsor. Vous conférez au Québec et à l'Ontario un net avantage en plaçant \$100 millions dans cette ligne.

Il faudra certainement améliorer les plates-formes pour pouvoir utiliser les trains légers, rapides et confortables (LRC) qui, si je comprends bien font du 120 milles à l'heure. En même temps, on élimine un service qui devient plus populaire dans les provinces maritimes, notamment en ce qui concerne l'*Atlantic*.

Pour pouvoir répondre aux besoins des voyageurs, on pourrait utiliser un nombre de voitures fixe sur l'*Ocean Limited*. Je ne veux pas dire que l'*Atlantic Limited* devrait avoir préséance sur le premier train, mais d'après moi on devrait continuer à utiliser les deux trains.

J'accepte votre déclaration, concernant l'élimination ces dernières années de certains parcours, et l'évolution du processus global.

L'honorable M. Pepin: C'est un fait et on ne peut le rejeter.

Le sénateur Riley: Je l'accepte volontiers mais en même temps je soulignerais que la plupart de ces lignes étaient rarement utilisées de toute façon. Toutefois, dans le cas qui nous occupe, l'*Atlantic Limited* y gagne en popularité et produit des recettes supplémentaires, malgré le matériel vétuste or vous voulez l'éliminer par une simple signature.

L'honorable M. Pepin: Je peux dire d'autres choses là-dessus. Tout d'abord, je reconnais que l'argument misant sur le facteur volume n'est pas aussi valable dans la région de l'Atlantique qu'il ne l'est ailleurs.

Le sénateur Riley: Dans ce cas-là pourquoi choisir les provinces de l'Atlantique?

L'honorable M. Pepin: L'argent est une considération importante mais nous y reviendrons plus tard.

Permettez-moi de vous donner les raisons pour lesquelles le Québec et l'Ontario auront des trains légers, rapides et confortables; il y en a deux: premièrement, c'est que c'est là que se trouve la plus grosse densité de population et donc l'on a pensé que c'était dans ces provinces que ces trains étaient le plus rentables.

Deuxièmement, ces trains doivent rester à proximité des usines de fabrication à cause des problèmes de rodage dont on a été témoin il y a quelques jours.

[Text]

you saw an example of that some days ago. Those are the two reasons.

So, I have said that in 1983 or 1984, with this program on, LRCs would also be available to the maritime provinces and the west. I cannot indicate where, particularly, but I can assure you that my study of the problem is such that without the decision we have made, I daresay that the chances of the maritime provinces and the west getting the LRCs would be quite remote. One of the reasons I accepted the changes we are making now is because I found that to be not palatable in social and political terms.

On the subject of load factors, I will ask Mr. Giroux to explain the difference between your concept of load factor and the VIA concept of load factor. You come to 80 per cent and we come to 56 per cent.

The Chairman: Perhaps I should ask Mr. Giroux to begin by saying whether there is a difference between load factor and occupancy rate, and if so, what that difference is.

Hon. Mr. Pepin: That is the same thing.

Mr. Robert Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, there really is no difference between the load factor and occupancy rate. It could be that at certain times of the year there is full occupancy. This happens during the Christmas period and the holiday period. You could also have a high occupancy rate over those periods of time, but over the year, as Mr. Campbell has confirmed, there was an occupancy rate or load factor for the Atlantic service of about 55 per cent.

Perhaps Mr. Campbell would like to add something to that. He is more of an expert than I on the whole question of marketing and occupancy rates.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, the only thing I should like to add to that is that one can, in the way this train operates—and the situation is similar on the *Ocean Limited*—leave Montreal or arrive in Montreal with effectively a 100 per cent occupancy. In other words, every seat is filled, but because the traffic tends to peel off, if you like, as the train proceeds east or west, that occupancy rate reduces. It is a statistical calculation of the number of seat miles divided by the number of passenger miles, or the other way around.

The fact is that one can have a situation where there is 100 per cent occupancy but something less than 100 per cent in terms of a calculated load factor. I think there is some confusion about that.

Moreover, and I think that this is worth pointing out, occupancy rates by themselves do not indicate or do not measure the number of people on a train because some people think that a train is a train is a train. But, in fact, the number of cars can vary. So, it is quite possible that you could have a reduced occupancy rate with more people. What we have achieved and we take some pride in this, is not only an increase in the percentage of occupancy, which is a measure of efficiency, but by the same token, we have had more people as well.

[Traduction]

Donc, j'ai dit qu'en 1983 ou 1984, grâce à ce programme, on pourra également mettre des trains légers, rapides et confortables en service dans les provinces maritimes et dans l'Ouest. Je ne peux pas encore indiquer où, en particulier, mais je peux vous assurer que d'après l'étude du problème, si nous n'avions pas pris cette décision cette possibilité aurait été très éloignée. J'ai accepté les changements que nous effectuons actuellement en partie parce que j'ai constaté que cette solution n'était pas acceptable sur les plans sociaux-économiques.

Pour ce qui est des facteurs de volume, je demanderais à M. Giroux d'expliquer la différence entre votre concept et celui de la société VIA. Vous arrivez à 80 p. 100 et nous à 56 p. 100.

Le président: Je devrais peut-être demander à M. Giroux de commencer par nous dire s'il y a une différence entre le facteur volume et le taux d'occupation et, dans l'affirmative, qu'elle est-elle.

L'honorable M. Pepin: C'est la même chose.

M. Robert Giroux (administrateur, Transport canadien en surface, Administration, ministère des Transports): Monsieur le président, il n'y a vraiment pas de différence entre le facteur volume et le taux d'occupation. Il se peut qu'à certaines époques de l'année, le taux d'occupation soit de 100 p. 100. Cela se produit à Noël et pendant les vacances. Il se pourrait également que vous ayez un taux d'occupation élevé pendant ces périodes-là mais que sur l'année, comme l'a confirmé M. Campbell, le taux d'occupation ou le facteur volume pour le service de l'*Atlantic* soit d'environ 55 p. 100.

M. Campbell voudrait peut-être ajouter quelque chose. Il est plus expert que moi en la matière et sur toute la question de la commercialisation et des taux d'occupation.

M. Campbell: Monsieur le président, la seule chose que je voudrais ajouter, c'est que l'on peut, de la manière dont ce train fonctionne,—et c'est à peu près la même situation pour l'*Ocean Limited*—quitter Montréal ou arriver à Montréal avec un taux d'occupation de 100 p. 100. Autrement dit, chaque siège est occupé mais parce que le trafic tend à diminuer, au fur et à mesure que le train se déplace vers l'est ou vers l'ouest, le taux d'occupation diminue. Et c'est le calcul statistique du nombre de milles-places divisé par le nombre de milles-voyageurs ou inversement.

En fait, il peut même y avoir des cas où l'occupation est de 100 p. 100, mais le facteur volume calculé peut être légèrement inférieur à ce pourcentage. Ce sont deux éléments que l'on mélange facilement.

En outre, et je pense que cela vaut la peine de le mentionner, les taux d'occupation n'indiquent pas en eux-mêmes ou n'évaluent pas le nombre de passagers sur le train. En effet, certains pensent qu'un train c'est un train, alors qu'en fait le nombre de voitures peut varier. Il est donc tout à fait possible d'avoir un taux d'occupation réduit et davantage de passagers. Ce que nous avons obtenu, et nous en tirons une certaine fierté, c'est non seulement l'augmentation du pourcentage d'occupation, mais encore, et en même temps, l'augmentation des passagers

[Text]

So, we have to keep those two things in mind, but one is not a measure of the other, strictly speaking.

Hon. Mr. Pepin: On the monetary side, I would like you to observe that the cost-to-revenue ratio on the Atlantic service was 27.9 per cent. That means that for every dollar that is spent there, VIA recovers 27.9 cents. So, in some ways, the more trains put on that service, the more VIA loses, budgetarily speaking. So, that has to be taken into account, obviously.

A number of people I have met asked why VIA raised fares in the past . . .

Senator Riley: It has. For a bedroom it is \$69.

Hon. Mr. Pepin: I could recite chapter and verse on all the costs from Toronto to Vancouver, Toronto to Halifax, and so on and so forth, but what you see there is that, as an average, the price paid by the traveller is one-third of the real cost to VIA, and VIA agonizes over this all the time. They agonize over what happens if the fare is increased because they will lose clientele, so they try to balance these things all the time to try to reach a happy medium.

Senator Riley: Well, people accept the \$69 fare for an antiquated sleeping car from the maritimes to Montreal. You speak of juggling figures. If you left with a 100 per cent load factor from Halifax to Montreal, you would not be able to serve the people along the route, would you?

Mr. Campbell: Senator, we should really understand that when that train leaves Halifax it carries people all the way to Montreal, but it also carries people to Moncton and Saint John. What we are really trying to do is balance the traffic on the train all the way through. We would like to think that the people who get off at Moncton are replaced by people getting on at Moncton who go through to Saint John and Montreal. We like to think the same applies with people who travel from Halifax to Saint John.

The point I was trying to make earlier was simply that the level of traffic to Saint John is somewhat less than the level of traffic west of Saint John. Since the full train is run through to Halifax, there could be a situation where there is a full load west of Saint John or into Montreal, but something less than a full load east of there, although that situation is not as serious as it was when the train first started. In other words, it has picked up some local clientele within the maritimes.

Senator Riley: Yes, I will grant you that, but if you recall, the figures that I quoted were taken from the count which takes place when the train crosses the border from New Brunswick to the state of Maine. Those figures have to be accurate because the customs and immigration officials and train crews make that count. So, for 1981, from McAdam to Montreal, we have had a full train. We have had at least 12 cars, which I think is the accepted maximum with the engines

[Traduction]

eux-mêmes. Donc, il faut garder ces deux éléments à l'esprit, mais l'un ne donne pas une idée exacte de l'autre à proprement parler.

L'honorable M. Pepin: Au point de vue financier, je voudrais vous faire remarquer que le pourcentage rapport rendements—coût concernant le service de l'*Atlantic* était de 27.9 p. 100. Autrement dit, pour chaque dollar dépensé là, la société VIA récupère 27.9 cents. Donc, d'une certaine manière, plus il y a de trains en service, plus VIA participe budgétairement. Donc, cet élément doit de toute évidence entrer en ligne de compte.

Un certain nombre de personnes que j'ai rencontrées m'ont demandé pourquoi VIA avait augmenté ses tarifs . . .

Le sénateur Riley: C'est ce qu'elle a fait. Pour une chambre, c'est \$69.

L'honorable M. Pepin: Je pourrais vous donner tous les frais de Toronto à Vancouver, de Toronto à Halifax, et ainsi de suite et vous constaterez que, en moyenne, le prix payé par le voyageur correspond à un tiers des frais réels qu'encourt la société VIA et celle-ci s'arrache continuellement les cheveux à ce sujet. Elle se demande ce qui va se produire si les tarifs augmentent parce qu'elle a peur de perdre de la clientèle, donc elle essaie d'équilibrer ses éléments en permanence pour essayer d'en arriver à un compromis.

Le sénateur Riley: Les gens acceptent de payer \$69 pour la location d'un wagon-courette vétuste depuis les Maritimes jusqu'à Montréal. Si vous aviez un facteur volume de 100 p. 100 d'Halifax à Montréal, vous ne pourriez pas répondre aux besoins des gens le long du parcours, n'est-ce pas?

M. Campbell: Sénateur, il faut bien comprendre que lorsqu'un train quitte Halifax il transporte des voyageurs jusqu'à Montréal, mais aussi d'autres voyageurs qui ne vont qu'à Moncton et à Saint-Jean. Ce que nous voulons en réalité c'est équilibrer le nombre de voyageurs sur tout le parcours. Nous voudrions que les voyageurs qui descendent à Moncton soient remplacés par d'autres qui se rendent de Moncton à Saint-Jean ou Montréal, et que la même chose s'applique aux voyageurs qui vont de Halifax à Saint-Jean.

Ce que j'ai voulu faire remarquer plus tôt c'est simplement que le nombre de voyageurs allant à Saint-Jean est quelque peu inférieur à celui des voyageurs allant à l'ouest de Saint-Jean. Étant donné qu'un train complet se rend à Halifax, il peut arriver que le train en direction de Saint-Jean ou de Montréal soit rempli, mais qu'il ne le soit pas sur le parcours à l'est, même si cette situation n'est pas aussi grave qu'elle l'était lorsque les premiers trains ont été mis en service. En d'autres termes, il y a maintenant une clientèle locale dans les Maritimes.

Le sénateur Riley: Oui, je suis d'accord, mais si vous vous en souvenez, les chiffres que j'ai cités constituent le nombre de voyageurs sur le train qui traverse la frontière entre le Nouveau-Brunswick à l'État du Maine. Ces chiffres doivent être exacts étant donné que les agents des douanes et de l'immigration ainsi que les agents de train comptent les voyageurs. Donc, pour 1981, de McAdam à Montréal, nous avons eu un train complet. Nous avions au moins 12 wagons, ce qui est je

[Text]

you have. A good deal of time there have been up to 14 or 15 cars. We have had a lot of breakdowns with the engines. We know that. If you used the newer types of VIA engines which are being constructed at the Bombardier plant, you would be able to carry more cars, would you not?

Mr. Campbell: Mr. Chairman, the number of cars on the train, to clear up a technical point, is limited not by the locomotive so much as by the operating rules of the railway that you are operating on. In the case of the Atlantic service, the operating limit we agreed for schedule purposes with Canadian Pacific is 16 cars. What that means is that you run three locomotive units with 16 cars. That is an agreed upon limit.

Senator Riley: Is that an agreement with the CTC?

Mr. Campbell: No, that is an agreement with Canadian Pacific, the operating railway. The point is that you do not operate 16 cars unless you require them. The fact is that in most cases, as you pointed out, there may be less than that, but it is not a question of the total number of cars. We could negotiate, given the right conditions, something more than that, but if you do not require them, then you do not ask for them. We found that 16 cars in the summer of 1981, for example, was about what we required.

Senator Riley: I now go back to the evidence given the other day by Mr. Benjamin. In the House of Commons, at one point in the debate, I believe that the minister acknowledged the fact that Mr. Benjamin was an expert.

Hon. Mr. Pepin: I had part of my tongue in my cheek.

Senator Riley: That is all right. Your tongue in cheek does not show on the record. He clearly indicated to us that he had done a great deal of research. In fact, he had figures from the Canadian Transport Commission, the Department of Transport and VIA Rail. He made comparisons of the new schedules with the old ones, and he also made a comparison in respect to the Amtrak train in the United States. He stated that in the United States Amtrak pays only 30 per cent of its expenses to the American railway companies. On the basis of this ratio the government could save \$164 million a year if it used Amtrak's accounting system to determine payments to the CN and CP railways. Do you have any answer to that?

Hon. Mr. Pepin: Mr. Giroux will answer that.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I may ask Mr. Henderson to help me in answering this question as the Amtrak comparison is a very difficult one to make because, in effect, you are comparing apples and oranges. The percentage of Amtrak's expenses paid to operating railways changed from 77 per cent in 1973 to 30 per cent in 1977. These are some of the latest statistics we have. We have heard the figure 25 per cent

[Traduction]

crois, le maximum accepté avec les locomotives que nous avons. Pour une grande partie du temps il y a eu jusqu'à 14 ou 15 wagons. Il y a eu de nombreuses pannes de locomotive, nous l'admettons. Si vous utilisiez les nouvelles locomotives de VIA qui sont actuellement en construction aux usines Bombardier, vous pourriez avoir un plus grand nombre de wagons, n'est-ce pas?

M. Campbell: Monsieur le président, le nombre de wagons d'un train, puisqu'il s'agit d'une question technique, ne dépend pas tant de la locomotive que des règlements concernant l'exploitation des chemins de fer qui sont en vigueur. Dans le cas du service Atlantique, nous avons convenu avec le Canadien Pacifique de limiter le nombre de wagons à 16, en raison des horaires. Cela signifie que l'on utilise 3 locomotives pour 16 wagons. C'est la limite sur laquelle nous nous sommes mis d'accord.

Le sénateur Riley: S'agit-il d'un accord avec la CCT?

M. Campbell: Non, il s'agit d'un accord avec le Canadien Pacifique. Il faut noter qu'il est inutile d'avoir 16 wagons à moins d'en avoir besoin. Le fait est que dans la plupart des cas, comme vous l'avez souligné, il peut y en avoir moins, mais il ne s'agit pas d'une question concernant le nombre de wagons. Nous pourrions négocier, si les conditions le permettent, un plus grand nombre de wagons, mais si nous n'en avons pas besoin, inutile de le demander. Ainsi, nous sommes d'avis que les 16 wagons utilisés au cours de l'été 1981 sont à peu près ce dont nous avons besoin.

Le sénateur Riley: Je reviens maintenant au témoignage de M. Benjamin l'autre jour. A un moment donné au cours des débats à la Chambre des Communes, je crois que le ministre a reconnu que M. Benjamin est un spécialiste.

L'honorable M. Pepin: Ce n'est pas exactement ce que je voulais dire.

Le sénateur Riley: C'est bien, mais le compte rendu ne le dit pas. M. Benjamin nous a dit clairement qu'il avait effectué des recherches considérables. En fait, il nous a cité des chiffres de la Commission canadienne des Transports, du ministère des Transports et de VIA Rail. Il a fait des comparaisons entre les nouveaux horaires et les anciens, et d'autres comparaisons par rapport au train Amtrak aux États-Unis. Il a déclaré que seulement 30 p. 100 des dépenses d'Amtrak vont aux compagnies de chemins de fer américaines. Si le gouvernement versait la même proportion, il pourrait économiser \$164 millions par année en utilisant le même système de comptabilisation des coûts qu'Amtrak pour déterminer les paiements à verser aux chemins de fer CN et CP. Avez-vous une réponse à cela?

L'honorable M. Pepin: Monsieur Giroux répondra à cette question.

M. Giroux: Monsieur le président, puis-je demander à M. Henderson de m'aider à répondre à cette question, étant donné que la comparaison avec Amtrak est très difficile et qu'en effet c'est comme si l'on comparait des pommes et des oranges. Le pourcentage des dépenses d'Amtrak versé aux compagnies de chemins de fer est passé de 77 p. 100 en 1973 à 30 p. 100 en 1977. Ce sont les statistiques les plus récentes que nous avons.

[Text]

mentioned as a current one, and it would probably be a good one in view of the downward trend.

During this period Amtrak assumed direct responsibility for onboard and clerical staff from the operating railways and the maintenance facilities and employees which is a major difference from VIA Rail, in Canada, because responsibility for maintenance facilities and the employees doing the maintenance on the VIA equipment belongs to the operating railways in Canada.

A further difference is that Amtrak looks after its own way maintenance in the northeast corridor—this is the major corridor between Boston and Washington—and this increased maintenance is absorbed directly by Amtrak, whereas again in Canada it is done by the operating railways.

I would like to ask Mr. Henderson to explain the difference in the way the costing is being applied in terms of Amtrak versus the Canadian situation.

Mr. Ken Henderson, Director Gen, Railway Transportation, Department of Transport: Thank you, Mr. Chairman. The difference between the costs recognized in the United States and the costs recognized in Canada, relate essentially to the difference between direct expenses and expenses that are common both to passengers and to freight that are allocated to each service. In the United States, the costing system that is used gives recognition only to those direct expenses that are quite specifically related to passengers, whereas in Canada through the railway costing regulations, R-6313, through a rather complex set of analysis and using regression techniques and other techniques of that type, the calculations also recognize the costs that are variable over time as a result of moving trains, moving car miles, moving gross tonne miles over those lines, and those costs are allocated between freight and passenger services.

The belief is that they are a much closer representation of the true costs associated with the operation of trains. In point of fact, the operating railways within the United States consider that the system they are obliged to live within is inadequate in terms of the compensation that is paid by Amtrak to the operating railways in the U.S.

Despite that, I think there is one interesting piece of information that came to light from a study that was carried out in 1979 which showed that on the basis of the costs per train mile—these are the costs that Amtrak and VIA would have to recognize—that even with the difference in the costing system, the total cost per train mile—and these figures apply to 1978—were 30 per cent higher for Amtrak compared to VIA Rail.

To take another comparison which tends to introduce as well the effectiveness of the use of those trains, the loss per passenger mile carried was 12 per cent lower in 1978 for VIA than for Amtrak. I think this reflects the combination of the costing differences and also the revenue cost ratios that apply to both systems.

[Traduction]

Nous avons entendu le chiffre de 25 p. 100 comme étant le pourcentage courant, et c'est probablement juste étant donné la tendance à la baisse.

Au cours de cette période, Amtrak assumait la responsabilité directe du personnel à bord et du personnel de bureau pour l'exploitation des chemins de fer ainsi que pour le matériel et les employés préposés à l'entretien, ce qui représente une différence importante si l'on fait une comparaison avec VIA Rail au Canada, parce que la responsabilité du matériel et des employés d'entretien de VIA Rail incombe aux compagnies de chemin de fer au Canada.

Une autre différence est que Amtrak s'occupe de son propre entretien dans le corridor nord-est—il s'agit d'un corridor important entre Boston et Washington—et l'augmentation du matériel d'entretien est absorbée directement par Amtrak tandis qu'encore une fois celle-ci est absorbée au Canada par les compagnies de chemins de fer.

J'aimerais demander à M. Henderson d'expliquer la différence entre la façon dont se fait la comptabilisation des coûts à Amtrak et la situation au Canada.

M. Ken Henderson, directeur général, transport par chemins de fer, Ministère des Transports: Merci, monsieur le président. La différence entre les coûts admis aux États-Unis et ceux admis au Canada se rapporte essentiellement à la différence entre les dépenses directes et celles qui sont communes aux trains de voyageurs et de marchandises qui sont allouées à chaque service. Aux États-Unis, le système de comptabilisation des coûts qui est utilisé ne tient compte que des dépenses directes qui se rapportent spécifiquement aux trains de voyageurs, tandis qu'au Canada, en vertu de l'Ordonnance sur les frais des chemins de fer, R-6313, les calculs faits au moyen d'une série d'analyses plutôt complexes et de techniques régressives et autres du même genre, tiennent aussi compte des frais qui varient à la suite de modifications aux trains, au parcours en milles, au kilomètre-tonne brut sur ces lignes et ces frais sont répartis entre le service voyageurs et les trains de marchandises.

On est généralement d'avis que cette méthode donne une image réelle des dépenses consacrées à l'exploitation des trains. En fait, les compagnies américaines sont d'avis que le système auquel elles doivent se conformer est insuffisant en ce qui concerne les versements de Amtrak aux compagnies de chemins de fer des États-Unis.

Malgré ce fait, je suis d'avis qu'il y a un aspect intéressant qui est ressorti d'une étude menée en 1979 montrant qu'en se basant sur les frais par train-mille—ce sont les frais dont doivent tenir compte Amtrak et VIA—et même avec les différences dans la méthode de comptabilisation des coûts, le total des frais par train-mille—et ces chiffres s'appliquent à 1978—était de 30 p. 100 plus élevé pour Amtrak que pour VIA Rail.

Si nous faisons une autre comparaison qui tient compte aussi de l'efficacité de l'utilisation de ces trains, la perte par voyageurs-mille était de 12 p. 100 inférieure en 1978 pour VIA que pour Amtrak. Je suis d'avis que ces chiffres traduisent la différence dans la méthode de comptabilisation des coûts

[Text]

In the United States for 1980, for example, the average revenue cost ratio was 41 per cent and in Canada the average revenue cost ratio for the VIA operations was in the order of 31 per cent.

Honourable Mr. Pepin: Needless to say, that depends on what you put in the equation. Be that as it may, I would like Mr. Giroux to expand on the efforts that are made to make sure that VIA is not "used" by the railways, and on the search for a formula that would be better than Costing Order R-6313. I would not like to leave the impression that hardly anything is being done there.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, first of all, the Canadian Transport Commission is in the process now of undertaking a very thorough audit of all of the CN and CP charges to VIA. They expect that they will have the 1978 and 1979 costs audited by the end of April or March, 1982, and will have the 1980 charges of CN, CP audited by the end of 1982. This will give us a very good barometer to determine whether in fact there has been abuse or if costs have been improperly charged by CN and CP to VIA.

Secondly, and this is taking a look more towards the future, we recognize, and VIA has made this statement publicly, that the current contract mechanism between VIA and CN-CP needs to be improved considerably, and at the moment we are opening the way for the evolution towards what we call fixed-cost contracts. So that upfront VIA will have a much better feel of what the costs themselves are for units of output, for example, for fuel, wages, stations, maintenance and right of way, and will be able then to apply incentives to ensure that they are going to be productivity improvements. VIA is also gaining more access to information from the operating railways, and we are pushing this very strongly so that they will be in a better position to make management decisions on how to use the funds available. We have also established a basis of compensation using additional trains with respect to trains that are going to be added to the system. All of this points out that the current mechanism, which is an area which needs improvement at the moment, is being addressed, and meetings will be taking place soon between VIA and the operating railways to go towards fixed price contracts, better information disclosure, better incentive payments and moving towards productivity improvements which will help the program over the long run.

Senator Riley: So you will save money?

Hon. Mr. Pepin: VIA might.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, there are basically two ways in which you can save money with respect to the rail passenger program, one of which is to take the rationalization approach which is the cuts in services which is the approach that was taken last summer by cabinet. The other way, of course, is improving your productivity—making better use of your dollars, and that is the way we are moving right now so that we

[Traduction]

et aussi le rapport entre les prix de revient et les recettes qui s'appliquent aux deux systèmes.

Ainsi, en 1980 aux États-Unis, le rapport entre le prix de revient et les frais était en moyenne de 41 p. 100 tandis qu'au Canada il était de l'ordre de 31 p. 100 pour les opérations de VIA.

L'honorable M. Pepin: Inutile de dire que cela dépend des termes de l'équation. Quels qu'ils soient, j'aimerais que M. Giroux poursuivre ses efforts en vue de s'assurer que les chemins de fer n'abusent pas de VIA dans sa recherche pour trouver une meilleure formule que celle de l'Ordonnance R-6313 relative aux frais. Je n'aimerais pas donner l'impression que l'on ne fait presque rien ici.

M. Giroux: Monsieur le président, je dois d'abord dire que la Commission canadienne des Transports entreprend actuellement une vérification en profondeur de tous les frais que représentent le CN et le CP pour VIA. La Commission espère que la vérification des prix de revient de 1978 et 1979 sera terminée avant la fin d'avril ou de mars 1982 et que les dépenses du CN et du CP seront vérifiées avant la fin de 1982. Ceci constituera un très bon baromètre en vue de déterminer si en fait il y a eu des abus ou si des coûts ont été incorrectement imputés à VIA par le CN et le CP.

En deuxième lieu, et il s'agit ici d'une mesure pour l'avenir, nous admettons, et VIA a fait une déclaration publique à cet égard, qu'il faut améliorer considérablement le mécanisme actuel de contrats entre VIA et CN-CP, et actuellement nous préparons la voie en vue d'une évolution vers ce que nous appelons des contrats à coûts fixes. Donc à l'avenir VIA sera plus en mesure de savoir ce que les coûts mêmes par unité de production, ainsi, pour le combustible, les salaires, les gares, l'entretien et le droit de passage, et elle pourra alors mettre en vigueur des mesures d'encouragement en vue d'assurer une amélioration de la productivité. VIA a aussi maintenant accès aux renseignements concernant l'exploitation des chemins de fer et nous insistons beaucoup sur cela afin que l'administration de VIA soit plus en mesure de prendre des décisions sur l'utilisation des fonds disponibles. Nous avons aussi adopté une méthode de compensation utilisant des trains supplémentaires en ce qui concerne les trains qui seront ajoutés au système. Toutes ces mesures prouvent que le mécanisme actuel de contrat, qui est un secteur qu'il faut améliorer, est à l'étude et des réunions auront lieu bientôt entre VIA et les compagnies de chemins de fer en vue de l'adoption de contrats à prix fixes, d'un meilleur accès à l'information, d'une augmentation des paiements comme mesure d'encouragement et d'une amélioration de la productivité qui aideront le programme à long terme.

Le sénateur Riley: Vous réaliserez donc des économies?

L'honorable M. Pepin: VIA en réalisera peut-être.

M. Giroux: Monsieur le président, il existe fondamentalement deux moyens de réaliser des économies en ce qui concerne le service voyageurs, dont l'un consiste en une méthode de rationalisation entraînant une réduction des services qui a été étudiée l'été dernier par le conseil des ministres. L'autre moyen évidemment est d'améliorer la productivité—augmenter la rentabilité et c'est le moyen que nous proposons actuelle-

[Text]

will get a much more productive use of the dollars that are actually applied to the rest of the system.

Hon. Mr. Pepin: The important thing to underline is that none of these changes, however useful, would have changed the basic conjuncture which faced us in July when the announcement was made.

Mr. Giroux: True.

Hon. Mr. Pepin: Savings can be made, but they will not change the general balance of things. This is the way it was last summer.

Senator McElman: Senator Riley referred earlier to the reported increase in passenger traffic on the *Atlantic Limited* as being approximately 20 per cent in 1980 and said that the indications to him were that there would be a similar increase this year. At that point the witness who was not sitting at the table, shook his head in the negative. He is now sitting behind you. I do not know if any evidence has been given on that point.

Hon. Mr. Pepin: Indeed, we did drop the subject.

Mr. Giroux: Mr. Campbell can give you some information on that.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, we have a statement which adds up the number of passengers handled on a daily basis at certain points in the system. It follows a very rough rule of thumb and it is not an exact measurement of passenger miles, but it is an account of passengers that get on and off trains at certain points. To date, on both the *Atlantic Limited* and the *Ocean Limited*, there has been an increase of traffic out of Montreal of approximately 5.4 per cent in 1981 as compared to 1980. Included in that figure would be the influences from, for example, the Voyageur bus strike which occurred during the summer of 1981, but, of course, there are always a number of influences one way or the other from year to year. The average increase for approximately 10 months is 5.4 per cent.

Hon. Mr. Pepin: Can you isolate the figures for the *Atlantic Limited* and the *Ocean Limited*?

Mr. Campbell: No, we do not have a breakdown of the traffic, but we have reason to believe that it is not too different between the two trains. What happens is that if people cannot travel on one, they travel on the other.

Senator McElman: Does the witness have the figures illustrating the increase in 1980 over 1979?

Mr. Campbell: I may be able to find it if my file is complete. Unfortunately, I only have the 1981 file, but I believe the increase was approximately in the same order, between 5 and 6 per cent.

The Chairman: Perhaps Mr. Campbell could obtain that information and forward it to the clerk of the committee.

Mr. Giroux: If I may add, Mr. Chairman, there have been references to increases of around 15 or 20 per cent. Mr.

[Traduction]

ment afin que les fonds soient dépensés d'une façon plus rentable que celle qui est actuellement appliquée au reste du système.

L'honorable M. Pepin: L'aspect important qu'il faut souligner est qu'aucune de ces modifications, même si elles seraient très utiles, ne changeraient la conjoncture de base que nous avons envisagée en juillet lorsque l'annonce a été faite.

M. Giroux: C'est exact.

L'honorable M. Pepin: On peut réaliser des économies, mais cela ne changera pas l'équilibre général des choses. C'est ainsi qu'était la situation l'été dernier.

Le sénateur McElman: Le sénateur Riley a mentionné plus tôt qu'on avait rapporté une augmentation d'environ 20 p. 100 en 1980 du nombre de voyageurs sur le train *Atlantic Limited* et il a dit que l'on prévoyait une augmentation semblable cette année. A ce moment-là le témoin qui n'était pas assis à la table a fait un signe négatif de la tête. Il est maintenant assis derrière vous. Je ne sais pas si des renseignements ont été recueillis à ce sujet.

L'honorable M. Pepin: Nous avons laissé tomber le sujet.

M. Giroux: Monsieur Campbell peut vous donner certains renseignements à ce sujet.

M. Campbell: Monsieur le président, nous avons un document qui donne le nombre de passagers sur une base quotidienne à certains points du système. Ce calcul est très approximatif et il ne s'agit pas d'une évaluation exacte des milles-voyageur, mais plutôt du nombre de voyageurs qui montent et descendent des trains à certains points. Jusqu'à aujourd'hui, il y a eu une augmentation du nombre de voyageurs en partance de Montréal d'environ 5.4 p. 100 en 1981 par rapport à 1980 sur les trains *Atlantic Limited* et *Ocean Limited*. Il faut tenir compte dans ces chiffres de l'influence qu'a eue la grève du service d'autobus Voyageur, par exemple, au cours de l'été 1981, mais évidemment il y a toujours un certain nombre d'influences d'une façon ou d'une autre et d'une année à l'autre. L'augmentation moyenne pour une période d'environ dix mois est de 5.4 p. 100.

L'honorable M. Pepin: Pourriez-vous obtenir les chiffres pour les trains *Atlantic Limited* et *Ocean Limited*?

M. Campbell: Non, nous n'avons pas la répartition du nombre de voyageurs mais nous avons des raisons de croire qu'elle n'est pas différente pour les deux trains. Ce qui se produit c'est que si des personnes ne peuvent voyager sur un train elles prennent l'autre.

Le sénateur McElman: Le témoin a-t-il les chiffres illustrant l'augmentation de 1980 par rapport à 1979?

M. Campbell: Je pourrais peut-être les obtenir si mon dossier est complet. Malheureusement je n'ai que le dossier de 1981, mais je suis d'avis que l'augmentation était à peu près du même ordre, soit entre 5 et 6 p. 100.

Le président: Peut-être M. Campbell pourrait-il obtenir ces renseignements et les faire parvenir au greffier du Comité.

M. Giroux: Si vous me permettez d'ajouter quelques mots, monsieur le président, je crois qu'il a été fait mention d'aug-

[Text]

Campbell informed me this morning that it looks as though VIA's revenue for the year 1981 could well increase in the order of about 20 per cent. This, of course, is as a result of a combination of fare increase ridership of about 5 per cent.

Senator Riley: But you are referring to both trains? Do you not have a breakdown for each train? I was referring only to the *Atlantic Limited*. If I may, Mr. Chairman, I will end my questioning with two short questions.

Mr. Minister, you mentioned Japan. What about Euro Rail and British Rail?

Hon. Mr. Pepin: It is the same situation.

Senator Riley: Are you saying that there has been a drop in use in those two countries?

Hon. Mr. Pepin: I have figures for the changes that occurred in France, West Germany and the United Kingdom from 1960 to 1977. In France the use of the automobile went from 64.3 per cent to 79.3 per cent; the use of railway from 21.2 per cent down to 10.3 per cent and the use of airplanes went up from 3.5 per cent to 5.4 per cent. In Germany the use of the car went from 62.2 per cent to 81.8 per cent and rail usage went down from 20.4 per cent to 6 per cent, whereas air traffic went up from .7 per cent to 2.7 per cent. In the United Kingdom the use of the automobile went from 55.9 per cent to 75.6 per cent; rail from 13.6 per cent down to 6.1 per cent and air travel from 2.9 per cent up to 7.4 per cent. So the trend is away from rail travel and that is the case in Japan as well as all the OECD countries.

I have loads of statistics on this subject and I would be happy to provide copies to the members of the committee.

The Chairman: I note that the latest statistics you gave were for 1977.

Hon. Mr. Pepin: Yes, but I have statistics for Japan up to 1979. The total—and these are passenger kilometers—for motor vehicles goes up to 428 billion passenger-kilometers and that railways remain more or less static at 312 billion passenger-kilometers.

The Chairman: I wonder, Mr. Minister, if it would be possible to have a member of your staff supply the members of the committee with those charts as well as the charts which you referred to earlier.

Hon. Mr. Pepin: Yes, we can have copies made and distributed.

Senator Riley: My last question is with respect to this costing order. Is this the costing order which is controlled by the CTC? How far advanced are they in their audit?

Mr. Giroux: I can answer that. They are now proceeding to audit the 1978 and 1979 railway charges to VIA, and it will be completed by March, 1982. The 1980 charges to VIA will be completed by the end of the calendar year 1982, and the 1981

[Traduction]

mentations de l'ordre de 15 à 20p. 100. M. Campbell m'a laissé entendre ce matin que tout porte à croire que les revenus de VIA Rail pour l'année 1981 pourraient bien s'accroître d'environ 20p. 100. Et ce, bien sûr, grâce aux effets jumelés des augmentations de tarifs et du nombre de passagers d'à peu près 5p. 100.

Le sénateur Riley: Mais vous parlez ici des deux trains? Avez-vous une ventilation des données pour chacun d'eux? Je ne parlais ici que du train *Atlantic Limited*. Avec votre permission, monsieur le président, deux dernières questions et j'en aurai terminé.

Monsieur le ministre, vous avez parlé du Japon, que dire maintenant d'Euro Rail et de British Rail?

L'honorable M. Pepin: Ces sociétés sont aux prises avec les mêmes problèmes.

Le sénateur Riley: Laissez-vous entendre ici qu'on recourt moins aux services ferroviaires dans ces deux pays?

L'honorable M. Pepin: J'ai en main des statistiques sur les changements survenus en France, en Allemagne de l'Ouest et au Royaume-Uni de 1960 à 1977. En France, le taux d'utilisation de l'automobile est passé de 64,3p. 100 à 79,3p. 100, celui du chemin de fer de 21,2 à 10,3p. 100 et le taux d'utilisation de l'avion a grimpé, passant ainsi de 3,5p. 100 à 5,4p. 100. En Allemagne, le taux d'utilisation de l'automobile a fait un bon de 62,2p. 100 à 81,8p. 100, celui du train a diminué, allant de 20,4p. 100 à 6p. 100, alors que le trafic aérien a augmenté de 0,7p. 100 pour atteindre 2,7?. Au Royaume-Uni, le taux d'utilisation de l'automobile est passé de 55,9p. 100 à 75,6p. 100, celui du train de 13,6p. 100 qu'il était pour atteindre 6,1p. 100 et celui de l'avion, de 2,9p. 100 à 7,4p. 100. Il en ressort donc que l'on délaisse de plus en plus le train; il en va de même au Japon et dans tous les pays de l'OCDE.

J'ai en main des tonnes de statistiques sur la question et je serais heureux d'en fournir des exemplaires aux membres du Comité.

Le président: Je remarque que les dernières statistiques que vous nous avez données remontent à 1977.

L'honorable M. Pepin: Oui, mais j'ai aussi des statistiques sur le Japon jusqu'en 1979. Au total, il s'agit ici de kilomètres-passagers, pour les véhicules moteurs, le chiffre atteint 428 milliards, alors que pour le train, les données demeurent plus ou moins statiques à 312 milliards de kilomètres-passagers.

Le président: Je me demande, monsieur le ministre, s'il serait possible qu'un de vos fonctionnaires fournisse ces tableaux aux membres du Comité, de même que ceux dont vous avez parlé tout à l'heure.

L'honorable M. Pepin: Bien sûr.

Le sénateur Riley: Ma dernière question concerne cette ordonnance sur les frais. S'agit-il de l'ordonnance dont la CCT a la responsabilité? Où en est rendue sa vérification?

M. Giroux: Je vais répondre à la question. La Commission canadienne des transports procède actuellement à la vérification des coûts du service ferroviaire de 1978 et 1979 pour la société VIA et les travaux seront terminés en mars 1982. Les

[Text]

charges will be completed by the end of March, 1983. So, by March, 1983, which is approximately 16 or 17 months from now, all the charges up to the end of the calendar year 1981, will have been audited.

To deal briefly with your first question, the costing order was established, I believe, in the late 1960s to establish a defensible base on which the government would be providing subsidy payments to the railways, not only on the passenger side, but with respect to branch line subsidies for the carriage of grain and other freight traffic. It has been updated. We tend to say Costing Order R-6313 which is the only costing order, but it has been changing over time and the CTC prefers to refer to it as the "Railway Costing Regulations" because of the way they have evolved. Costing Order R-6313, which was the only order, has evolved over time.

The costing order has also been studied extensively by a number of outside consultants as recently as two or three years ago. They came to the conclusion that it was one of the sounder bases on which to reflect railway costing that could be found.

Hon. Mr. Pepin: When the CTC has audited and found discrepancies, they were not of a sizeable nature. That is a very important point. I think it should also be said that one of the arguments that VIA Rail had against the system was the lack of disclosure of information. This matter has been attended to and I would think, if Mr. Roberts comes before the committee, he will express satisfaction with the developments.

Senator Riley: Mr. Giroux mentioned the expected dates for the completion of the audits for the years 1979, 1980 and 1981. What are the last audit figures available to VIA Rail?

Mr. Giroux: The last audit figures, I believe, are up to the end of 1977. There was quite a backlog of audits to be picked up by the CTC, and I believe that over the last six to nine months they have brought on the necessary staff and expertise to pick up on these audits. That is why it will take them a cycle of about two years to catch up on all the auditing activity.

Mr. Henderson: I think it is important to recognize that at the outset of the railway passenger program, that is prior to the payment for railway passenger services being under contract, the backlog for the final audit was as long as seven years. Now, with a concerted effort and with the co-operation of the CTC, we have been attempting to compress that time to the minimum practicable. The net result of that would be that, in final form, the final audit would be carried out 18 months after the fact. That is not to say there would be no audit carried out prior to that.

As well, the Canadian Transport Commission, as part of the administration of the program, has been carrying out preliminary audits and has completed a preliminary audit for contract purposes for the year 1980.

[Traduction]

frais de 1980 auront été vérifiés à la fin de l'année civile 1982 et l'analyse des frais de 1981 sera terminée à la fin de mars 1983. Donc, en mars 1983, soit approximativement dans 16 ou 17 mois, tous les coûts remontant à la fin de l'année civile 1981 auront été vérifiés.

Pour répondre brièvement à votre première question, l'ordonnance sur les frais a été établie, je crois, à la fin des années 1960 pour constituer une base solide à partir de laquelle le gouvernement pourrait offrir des subventions aux sociétés ferroviaires, non seulement pour les services voyageurs, mais aussi aux embranchements pour le transport des céréales et d'autres marchandises. L'ordonnance est mise à jour. On a toujours tendance à parler de l'Ordonnance sur les frais R-6313, qui est la seule du genre, mais elle a évolué au cours des années et la CCT préfère l'appeler «Règlements sur les frais ferroviaires», en raison des modifications qui ont été apportées. L'ordonnance sur les frais R-6313, qui était la seule du genre, a beaucoup changé au fil des ans.

Depuis deux ou trois ans, l'ordonnance a fait l'objet de nombreuses études par un certain nombre d'experts-conseils de l'extérieur qui en sont venus à la conclusion qu'elle constituait l'une des bases les plus solides à partir desquelles il était possible de calculer les frais des sociétés ferroviaires.

L'honorable M. Pepin: Les écarts que la CCT a découverts après vérification n'étaient pas énormes. C'est là un point très important. A mon avis, il faut aussi souligner que l'un des arguments invoqués par VIA Rail contre le système était le manque de renseignements. La question a aussi été abordée et j'estime que si M. Roberts vient témoigner devant le Comité, il s'en dira satisfait.

Le sénateur Riley: M. Giroux a donné des dates prévues pour la fin des vérifications des années 1979, 1980 et 1981. Quelles sont les dernières données tirées des vérifications dont dispose VIA Rail?

M. Giroux: Les dernières données de vérifications, je crois, remontent à la fin de 1977. La CCT accusait beaucoup de retard dans ces vérifications et je crois que depuis six ou neuf mois, elle a affecté le personnel nécessaire à ce travail. C'est la raison pour laquelle la Commission canadienne des transports mettra environ deux ans à rattrapper le retard dans toutes ces vérifications.

M. Henderson: A mon avis, il est important de reconnaître que lorsque le programme de subventions aux services voyageurs a d'abord été appliqué, c'est-à-dire avant que les paiements versés à ce titre ne soient officialisés, la CCT accusait un retard de sept ans dans ses vérifications. Aujourd'hui, grâce à des efforts de collaboration et de coopération de la CCT, nous avons réussi à comprimer ce retard au minimum. Il en résulte donc que finalement, les dernières vérifications seront effectuées dix-huit mois après la fin des comptes. Cela ne veut toutefois pas dire qu'aucune vérification ne sera effectuée avant cette date.

De même, la Commission canadienne des transports, dans le cadre de l'application du programme, effectue des vérifications préliminaires et en a terminé une aux fins d'établissement des contrats pour l'année 1980.

[Text]

I wanted to make sure that it was clear that we are talking about a final audit which is the ultimate approval required by the CTC. For contract administration we do have an ability to turn to a preliminary audit.

The final point is to recognize that if, as the result of the audit there are over- or under-payments, then those corrections would be made by whoever is owed or is owing money, and an interest charge would be reflected in the carrying cost of those funds within the contract.

The Chairman: Thank you, Mr. Henderson. I would ask you what you mean when you say that the final audit will be completed 18 months after the fact.

Mr. Henderson: The final audit is the approval given by the Canadian Transport Commission for the unit costs so that, prior to a final audit being given, all the information from the uniform classification of accounts, which is the accounting method that the railways use for all their expense units, would have to be in and they would each have to be checked. Following that there would also be, through the statistical techniques I referred to earlier, the integration of those expense units with the work units. The work units would be train miles, gross tonne miles, switching minutes and this type of thing. That activity would be carried out and the final approval given with respect to the actual unit cost which is the basis of the costing order itself.

The Chairman: Within 18 months after a particular unit of work is done?

Mr. Henderson: Yes, that is correct.

Senator Riley: In my 35 years of public service, not only in connection with the legislative process of federal and provincial governments and in connection with the transportation field, I have never yet seen such a reaction of outrage by the people who are opposing this Atlantic region cut. This will have a great effect from a social standpoint and with regard to the various factors I mentioned to you the other day. I would also point out that you are alleged to have made a statement in Saint John recently to the effect that the people of the area would thank you for this within the next two years.

Hon. Mr. Pepin: When they are travelling in their LRCs, I said.

Senator Riley: From Quebec.

Hon. Mr. Pepin: No, I was talking about maritimers.

Senator Riley: Do you expect the LRCs to be operating in the maritimes within two years?

Hon. Mr. Pepin: Yes I do, as a matter of fact.

The Chairman: If you have no objection, Senator Riley, perhaps I could now give Senator Marshall an opportunity to ask some questions.

Senator Riley: Certainly.

The Chairman: I will return to you later, Senator Riley.

[Traduction]

Je tenais à établir clairement que nous parlons ici d'une vérification finale qui constitue l'approbation ultime exigée par la CCT. En ce qui a trait à l'exécution des contrats, nous avons la possibilité d'effectuer une vérification préliminaire.

Enfin, il faut reconnaître que si, à la suite de la vérification, des erreurs en trop ou en moins sont commises à propos des subventions, les corrections seront alors apportées par les personnes concernées et des intérêts seront calculés dans les frais d'exploitation à l'intérieur même des contrats.

Le président: Merci, monsieur Henderson. J'aimerais savoir ce que vous pensez lorsque vous dites que la dernière vérification sera effectuée dix-huit mois après la fin des comptes.

M. Henderson: La vérification finale constitue l'approbation donnée par la Commission canadienne des transports en ce qui a trait aux frais unitaires, de sorte qu'avant une vérification finale, tous les renseignements provenant de la classification uniforme des comptes, qui est la méthode comptable utilisée par les sociétés ferroviaires en ce qui a trait à leurs unités de dépenses, devront avoir été fournis et chacune de ces unités devra être vérifiée. Par la suite, grâce à des statistiques techniques dont j'ai parlé tout à l'heure, il faudra intégrer ces unités de dépenses aux unités de travail qui consistent en un ratio milles-train, milles-tonnes brutes, minutes-commutation et ce genre de choses. Une fois ces travaux effectués, l'approbation définitive est donnée pour le véritable coût unitaire qui constitue le fondement de l'ordonnance sur les frais mêmes.

Le président: Et ce, dans un délai de 18 mois une fois l'unité de travail précise calculée?

M. Henderson: C'est exact.

Le sénateur Riley: Depuis trente-cinq ans que je suis dans la Fonction publique, ni à l'égard du processus législatif fédéral et provincial ni en ce qui concerne le domaine des transports n'ai-je senti une telle réaction d'indignation de la part d'une population qui s'oppose à l'interruption du service ferroviaire dans la région de l'Atlantique. Du point de vue social, cette mesure aura d'importantes répercussions de même qu'en ce qui concerne les divers facteurs dont j'ai parlé l'autre jour. J'aimerais aussi vous signaler, que semble-t-il, vous avez fait récemment une déclaration à Saint-Jean (T.-N.), laissant entendre que la population de la région vous remercierait d'avoir pris cette mesure dans quelques années.

L'honorable M. Pepin: Lorsque les gens voyageront dans le LRC, j'ai dit.

Le sénateur Riley: En partance de Québec.

L'honorable M. Pepin: Non, monsieur, vous faites erreur. Je parlais ici des habitants des Maritimes.

Le sénateur Riley: Croyez-vous que le LRC sera en service dans les Maritimes d'ici deux ans?

L'honorable M. Pepin: Oui, je le crois, bien sûr.

Le président: Si vous n'avez pas d'objection, sénateur Riley, j'aimerais peut-être donner l'occasion au sénateur Marshall de poser quelques questions.

Le sénateur Riley: Certainement.

Le président: Je vais vous revenir plus tard, sénateur Riley.

[Text]

Senator Marshall: Senator Riley talked about the outrage of maritimers; perhaps he should have been in Newfoundland in 1970 when our complete railway service was stolen.

I listened with great interest to the minister and, as a matter of fact, Mr. Chairman, I had difficulty in fighting back the tears. The minister made reference to romanticism about railways and about the linking up of Canada. I wonder at what point he changed from the romanticist he was when he was on the Task Force on Canadian Unity. Throughout that task force report there is mention of the obligation and responsibility of communicating with people and allowing them to have their say about building Canada. One of the specific recommendations which is contained on page 123, number 16, states:

The central government should, in cooperation with the private sector, do its utmost to increase opportunities for low-cost travel in order to enable Canadians who wish to do so to become better acquainted with their country and their fellow-citizens.

That is a very romantic statement. I wonder if the minister can reconcile that with the action he is now taking.

Hon. Mr. Pepin: If I remember the context, at that time we were talking about making it possible for young people, in particular, to visit the country. That is exactly what we are doing now. We are trying to provide a good, stable railway transportation system so that they can do that. I see no contradiction at all between the two. You are forcing things.

Senator Marshall: Forcing things?

Hon. Mr. Pepin: Yes, but it is a good game; go ahead.

Senator Marshall: I have never been accused of forcing anything.

Recommendation 17 states that:

Steps should be taken to ensure that the products of our varied cultural activities (such as books, recordings, magazines, films and paintings) are more imaginatively and effectively distributed, diffused or marketed throughout Canada, and in a way that would give them prominence in relation to those from non-Canadian sources.

I believe that the 19- or 20 per cent reduction in service is only the beginning. If you send all these wonderful things that you mention in recommendation 17 by mail, they will never get across Canada, and if you send them by Air Canada, they will get lost. The only reliable means of transportation of these items that you have, in my opinion, is the CNR. Perhaps this is indicative of another forcing attitude of mine, but that is another matter.

Could you indicate, Mr. Minister, if the CN staff have looked at the results of the elimination of passenger services in Newfoundland in the late 1960s and early 1970s? Have they considered the resulting inadequate bus service and the fact

[Traduction]

Le sénateur Marshall: Le sénateur Riley a parlé de l'indignation des habitants des Maritimes, peut-être aurait-il dû être à Terre-Neuve en 1970 lorsqu'on nous a volé complètement notre service ferroviaire.

J'ai écouté le Ministre avec beaucoup d'intérêt, et bien sûr, monsieur le président, j'ai eu de la difficulté à retenir mes larmes. Il fait état du romantisme concernant les chemins de fer de même que du lien qu'ils établissent entre les diverses régions du Canada. Je me demande en quoi il se dissocie maintenant du romantisme dont il faisait état lorsqu'il était membre de la commission sur l'unité canadienne. Tout le rapport de la Commission est empreint de cette obligation et de cette responsabilité en matière de communication entre la population de même que des moyens lui permettant d'avoir son mot à dire dans la construction du Canada. L'une des recommandations particulières est énoncée en page 131, au numéro 16:

Il y aurait eu lieu pour le gouvernement central, en collaboration avec le secteur privé, de ne rien négliger pour améliorer les possibilités de voyages à bon marché de façon que les Canadiens qui le désirent apprennent à mieux connaître leur pays et leurs concitoyens.

C'est la déclaration très romantique. Je me demande si le Ministre peut concilier cette déclaration et la mesure qu'il prend aujourd'hui.

L'honorable M. Pepin: Si je me souviens bien du contexte, à ce moment-là, il était question de faciliter les déplacements dans le pays pour les jeunes en particulier. C'est exactement ce que nous faisons maintenant. Nous essayons d'offrir un réseau de transport fiable et solide pour arriver à cette fin. Je ne vois aucune contradiction entre les deux. Vous exagérez un peu.

Le sénateur Marshall: Moi, exagérer?

L'honorable M. Pepin: Oui, mais le jeu en vaut la chandelle. Allez-y.

Le sénateur Marshall: On ne m'a jamais accusé de forcer la main à qui que ce soit.

La recommandation numéro 17 stipule que:

Il y aurait lieu de prendre des mesures originales pour améliorer la distribution, la diffusion et la mise en marché, au Canada tout entier, de la production culturelle canadienne (livres, enregistrements sonores, périodiques, films, peintures etc.) de manière à la privilégier à la production d'origine non canadienne.

Je crois que la réduction de 19 ou 20 p. 100 imposée au service n'est que le début. Si vous expédiez par la poste toutes les merveilleuses choses dont il est fait mention à la recommandation numéro 17, elles ne se rendront nulle part au Canada, et si vous les expédiez par Air Canada, elles vont se perdre. Le seul moyen de transport fiable pour ces articles, à mon avis, c'est le CN. Peut-être suis-je encore en train de forcer la main à quelqu'un, mais c'est là une autre question.

Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, si les responsables du CN ont songé aux conséquences de l'élimination du service de voyageurs à Terre-Neuve à la fin des années 60 et au début des années 70? Ont-ils tenu compte du service

[Text]

that Newfoundland has been left in the lurch with inadequate highways which are still not in good shape after 12 or 13 years? Was a study done concerning the results of the elimination of the passenger service in Newfoundland which would justify what you are doing now?

Hon. Mr. Pepin: Mr. Henderson was there.

Mr. Henderson: Perhaps I can shed some light on the bus service in Newfoundland. However, I do not think I can shed very much light on the decision that was taken which saw the replacement of rail service by bus. What we have seen in the last couple of years in Newfoundland has certainly led to an improvement in the quality and in the time of the service. The buses for the provision of passenger services for the province have recently been renewed and the scheduled time, as I understand it, is roughly 14 hours from Port Aux Basques to St. John's. I believe this far exceeds any schedule capability that had existed with the old *Bullet*. That, again, is an example of a very strong attachment to the railway service, and I think there are still people who feel that something has been taken away.

In terms of the replacement service, again, by any standard of acceptance that might be given, I would think that the service level, the frequency of service and, over a period of time, even the cost of the service, has led to an overall improvement.

I can certainly see that there may have been complaints about the original type of equipment which was placed in that service, but the recent decision to replace that equipment certainly was a good one.

Senator Marshall: Is the 14-hour travelling time from Port aux Basques to St. John's a figure for the full year or a figure for the summer months?

Mr. Henderson: That is the scheduled time. I would imagine that if there were difficult weather conditions in the winter months there would be some delays. By comparison, I think the old rail system was famous for its delays.

Senator Marshall: We know why that was.

Hon. Mr. Pepin: I wish to remind you that—and I am sure that you have seen this in newspapers—we are working with Newfoundland and the other maritime provincial governments to develop a multi-model approach with an envelope and trade-offs. As you certainly know, one of the things on which those provincial governments insist is federal participation in highway development, and that is coming.

Senator Marshall: I heard that when I used to sit with you in the House of Commons.

Hon. Mr. Pepin: You are really unnecessarily antagonistic this morning, because you know very well that there has been a highway development program in all three of the Atlantic provinces. That just came to an end last year and is being renewed now. So, who are you fighting this morning? Are you fighting yourself or us?

[Traduction]

d'autocar et du fait que Terre-Neuve ait été laissée pour compte sans disposer d'un réseau d'autoroutes qui est toujours déficient après 12 ou 13 ans? A-t-il été réalisé une étude sur les résultats de l'élimination du service voyageurs à Terre-Neuve, laquelle justifierait les mesures que vous êtes en train d'adopter?

L'honorable M. Pepin: M. Henderson a assisté aux travaux.

M. Henderson: Je pourrais peut-être fournir quelques précisions sur le service d'autobus à Terre-Neuve. Je ne pense pas toutefois pouvoir fournir beaucoup d'éclaircissements sur la décision de remplacer le service ferroviaire par un service d'autobus. Ce que nous avons constaté à Terre-Neuve ces dernières années a certainement contribué à améliorer la qualité et les horaires de service. Les autobus assurant le service voyageurs dans la province ont été dernièrement renouvelés et, d'après ce que je comprends, il faut en gros quatorze heures pour se rendre de Port Aux Basques à Saint-Jean. Cela l'emporte de beaucoup sur l'horaire qui existait du temps du *Bullet*. Cela constitue un autre exemple du très fort attachement au service ferroviaire, et je pense qu'il y a encore des gens qui sont d'avis qu'on a enlevé quelque chose.

En ce qui concerne le service de remplacement, je serais porté à croire, à en juger par toute norme d'acceptation pouvant être fournie, que le niveau et la fréquence du service et, sur une certaine période, même les coûts du service se traduiraient par une amélioration globale.

Je me rends parfaitement compte qu'il a pu y avoir des plaintes relativement au type de matériel initialement utilisé pour ce service, mais la décision récente de remplacer ce matériel a certainement été heureuse.

Le sénateur Marshall: Les quatorze heures de trajet de Port aux Basques à Saint-Jean sont-elles valables toute l'année ou seulement l'été?

M. Henderson: Elles correspondent à la durée prévue du trajet. J'imagine que si le temps était inclément en hiver, il se produirait certains retards. Par comparaison, je pense que l'ancien service ferroviaire était réputé pour ses retards.

Le sénateur Marshall: Nous en connaissons les raisons.

L'honorable M. Pepin: Je désire vous rappeler, et je suis certain que vous l'avez lu dans les journaux, que nous nous efforçons de mettre au point avec Terre-Neuve et les autres gouvernements provinciaux des Maritimes une approche multimodale prévoyant échanges et options. Vous le savez certainement, les gouvernements provinciaux insistent particulièrement sur la participation du fédéral à la construction de routes, ce qui est d'ailleurs en voie d'aboutir.

Le sénateur Marshall: J'ai déjà entendu cela lorsque je siégeais avec vous à la Chambre des communes.

L'honorable M. Pepin: Vous vous montrez inutilement négatif ce matin, car vous savez très bien qu'il y a eu un programme de développement de routes dans les trois provinces maritimes. Ce programme a pris fin l'année dernière et est en voie d'être renouvelé, de sorte que je me demande à qui vous vous en prenez ce matin. Est-ce à vous-même ou à nous?

[Text]

Senator Marshall: I am not fighting anyone; I am just getting sick and tired—

The Chairman: May I ask the minister to avoid what he refers to as “fighting”.

Senator Marshall: I am concerned about the deterioration of our country and that makes me madder every day.

Hon. Mr. Pepin: On that subject, I have loads of quotes from every region of Canada. The Quebec government says that they have been singled out for punishment; in Ontario, they feel that they have been the most damaged of all regions of Canada; in the West and in the Atlantic provinces, they say the same. So, I know that you, as an intelligent man, will be able to conclude that there have been exaggerations all over the place on the national unity aspect of this rationalization exercise.

Senator Marshall: I just wish to make an analogy—and I might be digressing, Mr. Chairman—between the responsibility of CN and that of CNTS. As I understand it, the Canadian National Telecommunications System has had a good program over the past years for extending telephone services into isolated communities at great cost. Evidently, from discussions held with the general manager, I understand you have never been repaid for that. I think the words he used were that the people in Toronto, Montreal and other heavily populated areas paid for this service through cross subsidization. If that policy is true, why can that not be adapted to CN passenger service?

Hon. Mr. Pepin: The same applies. The third criterion is service to remote communities which have no other adequate means of transportation. So, when you talk of Churchill, Sioux Lookout, Senneterre and places like that, the railway will continue to serve those communities even if the cost-revenue ratio is extremely low. So, there is a cross-subsidization aspect to this program in terms of service to isolated communities.

Senator Marshall: But you are eliminating services?

Hon. Mr. Pepin: No. This is the essence of it: We say that the inter-city, daylight 500 miles or less, is really the place where railways can serve us best, but we continue to say that for social, political, psychological and historical national reasons, one of the two transcontinentals will be protected from coast to coast. Thirdly, we say that some communities served by the railways now would not be adequately served otherwise and, consequently, we will continue to operate services to those communities. So, I do not see why you are barking at us, because it is a well balanced policy.

Senator Marshall: You are trying to protect the people whom you represent, and I am trying to protect the people whom I represent.

[Traduction]

Le sénateur Marshall: Je ne m'en prends à personne. Je suis simplement fatigué . . .

Le président: Puis-je demander au ministre d'éviter d'emploi des termes «s'en prendre».

Le sénateur Marshall: Je suis préoccupé par la détérioration de notre pays et cela m'enrage de plus en plus chaque jour.

L'honorable M. Pepin: J'ai à ce sujet un grand nombre de citations d'autorités de toutes les régions du Canada. Le gouvernement du Québec se plaint d'avoir été isolé et y voit là une punition, la province de l'Ontario prétend, de toutes les régions du Canada, avoir subi le plus grand préjudice, l'Ouest et les provinces de l'Atlantique allèguent la même chose. Comme vous êtes un homme intelligent, je sais que vous pourrez en conclure qu'on a beaucoup exagéré l'aspect de l'unité nationale rattaché à cet exercice de rationalisation.

Le sénateur Marshall: Je voudrais simplement faire une analogie, et cela est peut-être une digression, monsieur le président, entre la responsabilité du CN et celle du réseau de télécommunications du Canadiens National. D'après ce que je comprends, le Candien National a appliqué ces dernières années, un programme très satisfaisant mais fort coûteux qui consistait à offrir des services téléphoniques aux collectivités isolées. Il ressort de mes discussions avec le directeur général que vous n'avez jamais été remboursés. D'après les termes qu'il a utilisés, il semblerait que les habitants de Toronto, de Montréal et d'autres régions fortement peuplées, aient assumé les coûts de ce service par l'intermédiaire de subventions de recoupement. Si cela est vrai, pourquoi ce système ne peut-il pas être adapté au service voyageur du CN?

L'honorable M. Pepin: Il s'applique. Le troisième critère est constitué par le service offert aux collectivités isolées ne disposant pas de moyens de transport convenables. Lorsque vous parlez donc de Churchill, de Sioux Lookout, de Senneterre et d'autres endroits semblables, je puis dire que le chemin de fer continuera de desservir ces collectivités, même si la ratio coûts-recettes est extrêmement faible. Ce programme fait donc intervenir un aspect de subventions de recoupement en ce qui concerne le service aux collectivités isolées.

Le sénateur Marshall: Mais vous éliminez des services?

L'honorable M. Pepin: Non. Voici en bref de quoi il s'agit: nous disons que les services interurbains de jour, pour des distances de 500 milles ou moins, sont ceux où les chemins de fer nous sont les plus utiles, mais nous continuons de préciser que pour des raisons sociales, politiques, psychologiques, historiques et nationales, on doit maintenir un des deux trans-continentaux d'un océan à l'autre. Troisièmement, nous déclarons que certaines collectivités actuellement desservies par les chemins de fer ne le seraient pas convenablement par d'autres moyens et qu'en conséquence, nous continuerons d'exploiter des services à destination de ces collectivités. Étant donné que c'est une politique bien équilibrée, nous ne voyons pas pourquoi vous nous accusez à tort.

Le sénateur Marshall: Nous essayons chacun de protéger les gens que nous représentons.

[Text]

Is there any intention of increasing the percentage of eliminated service from the 20 per cent figure?

Hon. Mr. Pepin: I tried this morning very hard—and give me credit for trying—to show you that this process has been going on for many years. I told you that from 1970 to 1978, 28 per cent of the routes were eliminated. We could have done the same; we could have done it in a haphazard way, taking it one by one and eliminating a certain route in a certain month, and eliminating another route in another month, and continue the sort of process that has been going on for a decade or more.

If we done that—and this is basic—we would probably have gotten away with less political flak, at least nationally, than what we are getting now, but we would not have been able to make the economies that we are making now. By making these reductions and eliminations the way we are, by packaging them and getting the maximum flak because of that, the advantage is that we are taking \$100 million and saying that that goes to VIA to begin to modernize itself, to acquire the proper equipment, to get rid of the 50-year-old cars, and so on and so forth.

I think, and the government thinks, that this is the way to proceed. We are obviously antagonizing the people; we are concentrating the opposition in a most disagreeable way for the minister, in any event; but at least we are doing something constructive and will see the results of that.

What I was saying to Senator Riley a moment ago, who misquoted me possibly because somebody else misquoted me, was that without this exercise we are going through, the government and VIA would not have been in a position to acquire the LRCs for western Canada and the maritime provinces in the distance of time that I can think of. I thought that this was unpalatable and that is why I went to the maritime provinces and said: "As part of this exercise, as a reward for what you are going through now, for which I apologize, in two years' time you will have in the maritime provinces, on the Halifax, Moncton, possibly Saint John route, the LRCs. Otherwise you would not have had them." That is why I said that they could bark at me now but in two or three years' time they would say that the action made sense. That is what I said and this is what was misquoted.

Senator Marshall: I thank you for your answer, but my question was: In your future program, do you intend to eliminate further lines?

Hon. Mr. Pepin: On that subject I have two things to say, the first being that the exercise of elimination and reduction of 19 per cent capacity now has that in mind—to prevent the elimination of other routes. I would be an ass, a fool, if I were to say to you: "Senator, don't worry, there won't be any other route eliminations in the future in Canada." I say that because the answer to the question depends on what use is made of the trains in the future, and I cannot anticipate what that use will be.

[Traduction]

A-t-on l'intention de porter à plus de 20 p. 100 le pourcentage des services éliminés?

L'honorable M. Pepin: Je me suis efforcé ce matin, et vous pouvez me croire, de vous démontrer que le processus se poursuit depuis de nombreuses années. Je vous ai dit que de 1970 à 1978, 28 p. 100 des itinéraires avaient été supprimés. Nous aurions pu faire de même, en procédant au hasard, en éliminant successivement un itinéraire donné par mois, et en poursuivant ce genre de processus qui a cours depuis une décennie ou plus.

Si nous avions procédé de la sorte, et c'est là un aspect fondamental, nous aurions probablement fait l'objet de critiques politiques moins nombreuses, du moins à l'échelle nationale, que ce n'est le cas actuellement, mais nous n'aurions pas pu faire les économies que nous réalisons présentement. En procédant à ces réductions et à ces éliminations, en les groupant et en recevant le maximum de critiques pour ce faire, nous économisons \$100 millions qui permettent à VIA Rail de commencer à se moderniser, à faire l'acquisition de matériel convenable, à se débarrasser de wagons vieux de 50 ans, et ainsi de suite.

Je suis d'avis, de même que le gouvernement, que c'est là la façon dont il faut procéder. Nous sommes manifestement en train d'indisposer des gens et de concentrer l'opposition d'une manière fort désagréable pour le ministre mais quoi qu'il en soit, nous faisons un travail constructif qui portera fruit.

Au sénateur Riley, qui m'a peut-être cité à faux parce que quelqu'un d'autre a fait de même, je disais il y a un instant qu'en l'absence de l'exercice auquel nous procédons, le gouvernement et Via Rail n'auraient pas été en mesure d'acquérir les LRC pour l'Ouest du Canada et les provinces maritimes dans un avenir prévisible. J'ai pensé que pareille situation était intolérable et c'est la raison pour laquelle je me suis rendu dans les provinces maritimes où j'ai déclaré: "Dans le cadre du présent exercice, pour faire contrepoids aux épreuves que vous subissez actuellement et dont je m'excuse, vous aurez dans deux ans le LRC dans les provinces maritimes, sur l'itinéraire Halifax, Moncton, et peut-être Saint-Jean. S'il en avait été autrement, vous n'auriez pas pu être dotés de ce train. C'est la raison pour laquelle j'ai déclaré qu'ils pouvaient me critiquer à l'heure actuelle mais qu'ils s'apercevraient dans deux ou trois ans que les mesures prises étaient sensées. Ce sont là les propos qui ont été mal cités.

Le sénateur Marshall: Je vous remercie de votre réponse, mais ma question visait à savoir si dans votre futur programme, vous projetiez d'éliminer d'autres lignes.

L'honorable M. Pepin: J'ai d'autres choses à dire à ce sujet, tout d'abord que l'élimination et la réduction actuelles à une capacité de 19 p. 100 visent à empêcher l'élimination d'autres itinéraires. Je serais un âne et un imbécile si je vous disais: "Sénateur, ne vous inquiétez pas, il n'y aura pas à l'avenir d'autres éliminations d'itinéraires au Canada". Je dis cela parce que la réponse à la question dépend de l'utilisation qui sera faite des trains à l'avenir, ce que je ne peux prévoir.

[Text]

Senator Marshall: Do you have people from the air transportation division to give us an indication of how much money the public contributes to the maintenance of airports in Canada?

Hon. Mr. Pepin: These figures are difficult to assess, but let me tell you what the Department of Transport spends on what could be called subsidization of the system; it is \$335 million in a year, which is less than the \$490 million that goes to VIA at this time. Three or four or five years ago it was the opposite; there was more being spent on airports than on subsidizing VIA.

These are the facts now, but I say to people: "Yes, but look at two other factors, the first being cost recovery." It is estimated that VIA has a 30 per cent cost recovery ratio. It is estimated that in the air division the cost recovery is 55 to 56 per cent at this time. Therefore, that is the amount of money the government gets back from its investment in air transport.

Also bear in mind the number of passengers using each mode. I have already stated 7 million passengers used the railways last year for a degree of subsidization of half a billion dollars, which leads me to the conclusion that each time VIA sells a ticket it costs the Department of Transport \$70. For air, I have already told you the degree of subsidization was \$335 million for 35 million passengers as opposed to the 7 million you have on VIA. Therefore, it is estimated that the degree of subsidization of passengers there is about \$9 to \$10 a person. These are approximations but they certainly indicate the trend.

Senator Marshall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I now have the name of Senator Phillips, followed by senator McElman, returning to Senator Riley and then Senator Thompson.

Senator Phillips: Thank you, Mr. Chairman. This morning in the minister's opening remarks he gave us statistics on the tendency of passengers travelling short distances to use modes of transportation other than VIA. I also note there is \$110 million being spent to upgrade a line from Quebec to Windsor. Could the minister give us any indication of the occupancy rate on this line? Has the passenger rate increased from Quebec to Windsor?

Hon. Mr. Pepin: I do not know what you are referring to when you mention the \$110 million. Perhaps you are referring to the cost of the LRCs which are going on that line.

Mr. Giroux: The LRC trains should be coming into service around November 20 and, by next spring, the LRC trains will be in full service in the Quebec-Windsor corridor.

Hon. Mr. Pepin: Just to be more precise, in recent years a sizeable amount of the capital budget of VIA has gone to the purchase of these trains.

[Traduction]

Le sénateur Marshall: Avez-vous des représentants de la division des transports aériens, qui puissent nous indiquer dans quelle mesure les fonds publics contribuent à l'entretien des aéroports au Canada?

L'honorable M. Pepin: Ces chiffres sont difficiles à évaluer, mais permettez-moi de vous dire que le ministère des Transports subventionne, si on peut dire, le système. Le montant est de \$335 millions par année, ce qui est inférieur aux \$490 millions consacrés à VIA Rail en ce moment. Il y a trois, quatre ou cinq ans, c'était le contraire. On consacrait davantage d'argent aux aéroports qu'aux subventions destinées à VIA Rail.

Tels sont les faits aujourd'hui, mais je dis aux gens: «Considérez les deux autres facteurs, le premier étant le recouvrement des fonds». On estime que VIA Rail a un taux de recouvrement des fonds de 30 p. 100. A l'heure actuelle, on estime que dans la division de l'air, le recouvrement des fonds est de 55 à 56 p. 100. Il s'agit donc là du montant que le gouvernement récupère de son investissement dans les transports aériens.

Songez également au nombre de voyageurs qui utilisent chaque mode de transport. J'ai déjà précisé que sept millions de voyageurs avaient utilisé le train l'an dernier et que les services ferroviaires avaient reçu un demi milliard de dollars en subventions, ce qui m'amène à conclure que chaque fois que VIA Rail vend un billet, il en coûte \$70 au ministère des Transports. En ce qui concerne le transport aérien, je vous ai déjà dit que le montant des subventions était de \$335 millions pour 35 millions de voyageurs, par opposition aux 7 millions qui se déplacent par VIA Rail. On estime donc que le montant des subventions consacrées aux voyageurs revient à environ \$9 ou \$10 par personne. Il s'agit là de chiffres approximatifs mais qui indiquent certes une tendance.

Le sénateur Marshall: Merci, monsieur le président.

Le président: J'ai maintenant le nom du sénateur Phillips, suivi du sénateur McElman, pour en revenir ensuite au sénateur Riley, puis au sénateur Thompson.

Le sénateur Phillips: Merci, monsieur le président. Ce matin, dans ses remarques préliminaires, le Ministre nous a fourni des statistiques sur la tendance qu'ont les voyageurs se déplaçant sur de courtes distances à utiliser des modes de transport autres que VIA Rail. Je note également que \$110 millions ont été consacrés à l'amélioration d'une ligne reliant Québec à Windsor. Le Ministre pourrait-il nous fournir des précisions sur le taux d'utilisation de cette ligne? Le nombre des voyageurs a-t-il augmenté de Québec à Windsor?

L'honorable M. Pepin: J'ignore à quoi vous faites allusion lorsque vous mentionnez \$110 millions. Peut-être est-ce au coût des LRC utilisés sur cette ligne.

M. Giroux: Les trains LRC doivent entrer en service vers le 20 novembre et, d'ici le printemps prochain, ils assureront le service complet dans le corridor Québec-Windsor.

L'honorable M. Pepin: A titre de précision supplémentaire, au cours des dernières années, un montant important des investissements de VIA Rail a été consacré à l'achat de ces trains.

[Text]

Mr. Giroux: That is right. In fact, this year by far the largest part of the VIA capital budget is the purchase of LRC trains. There is also upgrading of RDC equipment, refurbishing and so on, but by far it is the LRC purchase.

With regard to the occupancy on the main corridor, we can answer that using the following example: Between Montreal and Toronto the occupancy rate for 1980 was estimated to be about 66 or 67 per cent. In fact, it is the best performer on VIA's total system. The Ottawa-Toronto occupancy rate is around 50 per cent. The Toronto-Windsor occupancy rate is about 35 to 36 per cent. The Montreal-Ottawa occupancy rate is around 40 per cent. All of these services form part of your corridor services. I do not have one from Quebec to Windsor because these are broken down into different trains.

Hon. Mr. Pepin: You are aware that Ottawa is losing its position on the transcontinental route. If you want to take the transcontinental now from Ottawa, you have to go to Toronto, Sudbury or Montreal depending on which way you are going.

Senator Phillips: I read some criticism of the minister for that fact.

The occupancy rate on some of those lines is lower than on the Atlantic service. I believe I understood you correctly, Mr. Minister, when you said the LRCs would be available for the Atlantic run in 1983-84.

Hon. Mr. Pepin: Did you say for the Atlantic run? Do you mean the *Atlantic Limited* going to Montreal by way of Maine?

Senator Phillips: I am sorry, I am confusing you.

Hon. Mr. Pepin: If you say the maritimes, I will agree.

Senator Phillips: Yes.

I believe the roadbed would have to be improved considerably before the LRC can use it, is that correct?

Hon. Mr. Pepin: The information I have is that the beauty of the LRC—its main features—, is that it adapts to the present roadbed. In other words, the LRC is built for a Canadian scene and does not necessitate the building of a separate specialized roadbed.

Senator Phillips: You will pardon me, Mr. Minister, if I remain very skeptical.

Hon. Mr. Pepin: You can take it from experts. Mr. Campbell will add credibility to what I have said.

Mr. Campbell: The technical feature of the LRC that permits it to operate on existing track is the banking system. That permits you to operate at speeds that are approximately 40 per cent greater than a conventional train on the same

[Traduction]

M. Giroux: C'est exact. En fait, cette année, la plus grande partie du capital d'investissement de VIA Rail a été consacrée à l'achat de trains LRC. Il y a eu également l'amélioration de l'autorail diésel, la remise à neuf, etc., mais la dépense la plus importante a été entraînée par l'achat des trains LRC.

En ce qui concerne l'utilisation du corridor principal, nous pouvons répondre en utilisant l'exemple suivant: entre Montréal et Toronto, le taux d'utilisation en 1980 a été évalué à environ 66 ou 67 p. 100. En fait, il s'agit du meilleur rendement sur la totalité du réseau de VIA Rail. Le taux d'utilisation sur l'itinéraire Ottawa-Toronto est d'environ 50 p. 100. Il est de 48,8 p. 100 sur l'itinéraire Toronto-Windsor et de 35 à 36 p. 100 sur l'itinéraire Montréal-Québec. Il se situe à environ 40 p. 100 sur l'itinéraire Montréal-Ottawa. Tous ces services font partie des services offerts dans le corridor dont vous parlez. Je n'ai pas de chiffre pour l'itinéraire Québec-Windsor car celui-ci est fractionné entre plusieurs trains.

L'honorable M. Pepin: Vous êtes au courant qu'Ottawa est en voie de perdre sa position sur l'itinéraire transcontinental. À l'heure actuelle, si vous voulez prendre le transcontinental à partir d'Ottawa, vous devez vous rendre à Toronto, à Sudbury ou à Montréal, suivant votre destination.

Le sénateur Phillips: J'ai lu quelques critiques du Ministre à ce sujet.

Le taux d'utilisation de certaines de ces lignes est plus faible que sur le service de l'Atlantique. Je crois vous avoir bien compris, monsieur le Ministre, lorsque vous avez déclaré que les LRC seraient disponibles pour le trajet de l'Atlantique en 1983-1984.

L'honorable M. Pepin: Vous avez dit pour le trajet de l'Atlantique. Voulez-vous dire l'*Atlantic Limited* qui va à Montréal en passant par le Maine?

Le sénateur Phillips: Je m'excuse, je suis en train de vous embrouiller.

L'honorable M. Pepin: Si vous dites les Maritimes, je suis d'accord.

Le sénateur Phillips: Oui.

Je crois que la plate-forme devra être considérablement améliorée avant que les trains LRC puissent l'utiliser, est-ce exact?

L'honorable M. Pepin: D'après les renseignements que je possède, la principale qualité du LRC, sa principale caractéristique, est de pouvoir s'adapter à la plate-forme actuelle. En d'autres termes, le LRC est construit pour le climat canadien et il n'est pas nécessaire de lui construire une plate-forme spéciale.

Le sénateur Phillips: Vous m'excuserez, Monsieur le ministre, si je demeure très sceptique.

L'honorable M. Pepin: Croyez-en les experts. M. Campbell viendra ajouter à la crédibilité de mes dires.

M. Campbell: La caractéristique technique du LRC qui lui permet de fonctionner sur une voie déjà existante est le système de remblai. Cela nous permet d'opérer à des vitesses qui sont, approximativement, 40 p. 100 plus élevées que celles

[Text]

track. That is not to say that you can operate at the ultimate high speed of that train. This is the essential distinction: The train is capable of 120 miles or 200 kilometers per hour. We would not even use that speed capability between Montreal and Toronto because of operating restrictions, but the point is that the train is capable of that, and on any given track it will operate faster and produce a better schedule than a conventional train. I think that is the misunderstanding, although it will not achieve its full potential.

Hon. Mr. Pepin: VIA has some projects for the improvement of the road bed in those corridors, but I did indicate at the beginning of my remarks how expensive the game was.

Senator Phillips: I believe reference was made to the \$30 million available to the Labour Assistance Program. Could you give us some further information on the method in which the fund will be administered and its relation to the Labour Adjustment Act presently before the house and the methods used for the retraining of employees?

Hon. Mr. Pepin: I will not go into the legal background but that has existed since 1977. As I have already indicated, and Mr. Henderson can complete what I am going to say, to date some 200 positions have been eliminated at VIA and it has cost \$3.5 million to do so. On that basis the \$30 million rests because it is expected that the cuts that we are making now will affect about 1,600 jobs. I say "affect" because the position will disappear but the employees move to other jobs in VIA or the CN and CP. Specifically, regionally they are broken down, Atlantic, 20 per cent; Quebec, 29 per cent; Ontario, 8 per cent; western Canada, 43 per cent. The principal benefits will be early retirement. If a person chooses retirement it will be 80 per cent of a five year average earning from age 55 to 65. I was looking at the figures for CN Express recently and out of 800 employees, over 400 chose early retirement. There is the maintenance of present wage level features. Suppose a person who loses that particular job accepts one at a lower level of salary, his salary will be continued at the previous level so that he will not be personally damaged in the process. This is the sort of thing for which the \$30 million will be used. The government will pay 80 per cent of costs for benefits previously granted. The railway worker already has the protection. The government will pay 100 per cent of benefits added to that base through this program. Mr. Henderson, perhaps you can inform the committee as to how the program will be administered.

Mr. Henderson: The administration of the labour assistance program follows from the way in which the special agreements have been created. They augment the existing job security agreements with the railways and the application of that special agreement resides with the railways and with the unions. So the choice that is available is prescribed within the agreements. The notices are given by the railways to the unions for the changes that are involved, and having examined the options available, each individual then determines which

[Traduction]

d'un train ordinaire, sur la même voie. Cela ne signifie pas que vous pouvez vous déplacer à la vitesse maximale de ce train, mais à des vitesses qui sont approximativement 40 p. 100 plus élevées que celles d'un train ordinaire, sur la même voie. Voilà la distinction essentielle: le train est capable de 120 milles ou 200 kilomètres à l'heure. Nous ne nous servons même pas de cette vitesse entre Montréal et Toronto, par suite des restrictions de fonctionnement, mais le train en est capable et, sur une voie donnée, il ira plus vite et permettra un meilleur horaire qu'un train classique. C'est de là, je crois, d'où provient le malentendu, de ce que le train n'atteint pas son potentiel réel.

L'honorable M. Pepin: VIA nourrit certains projets pour l'amélioration de la plate-forme dans ces corridors, mais j'ai signalé au début que cela coûte bien cher.

Le sénateur Phillips: On s'est rapporté, je crois, à la somme de \$30 millions disponibles pour le programme d'aide à la main-d'œuvre. Pourriez-vous nous préciser la méthode qui présidera à l'administration des fonds et en quoi ces fonds se rattachent à la Loi sur le rajustement du salaire, que la Chambre étudie actuellement et les méthodes utilisées pour le recyclage des employés?

L'honorable M. Pepin: Je n'entrerai pas dans le conflit juridique des faits qui se sont déroulés depuis 1977. Comme je l'ai déjà dit, et M. Henderson peut donner suite à ce que je dirai, l'abolition de quelque 200 postes à VIA nous a coûté \$3,5 millions. Les \$30 millions sont donc justifiés, parce qu'on s'attend à ce que les restrictions que nous faisons maintenant aient des répercussions sur 1 600 emplois. Et je dis «aient des répercussions» parce que les postes vont disparaître mais les employés seront mutés à d'autres emplois à VIA, pour le CN ou le CP. Régionalement, ils sont séparés. L'Atlantique, 20 p. 100; le Québec, 29 p. 100; l'Ontario, 8 p. 100; l'Ouest du Canada, 43 p. 100. Le principal avantage sera la retraite anticipée. Si un employé choisit la retraite, il aura 80 p. 100 de la moyenne de ses gains, de l'âge de 55 à 65 ans. J'ai vu récemment les chiffres du CN Express et plus de 400 employés sur 800 ont opté pour la retraite anticipée. Il y a le maintien du niveau actuel des salaires. Imaginez que, si une personne perd son emploi et en accepte un autre à un salaire inférieur, son salaire lui sera continué au niveau précédent de sorte qu'il ne sera nullement lésé. C'est ce à quoi le \$30 millions sera utilisé. Le gouvernement paiera 80 p. 100 du coût des avantages préalablement accordés. Le cheminot jouit déjà d'une protection. Le gouvernement paiera 100 p. 100 de bénéfices ajoutés à cette base, par l'intermédiaire de ce programme. M. Henderson, peut-être pourriez-vous expliquer au comité comment le programme sera administré.

M. Henderson: L'administration du programme d'aide à la main-d'œuvre suit la façon dont les accords spéciaux ont été créés. Le programme augmente les accords de sécurité au travail existant avec les chemins de fer et l'application de cet accord spécial concerne les chemins de fer et les syndicats. De sorte que le choix qui est disponible est prescrit par les accords. Les avis sont donnés par les sociétés de chemin de fer aux syndicats pour les modifications qui sont en cause et, ayant examiné les choix disponibles, chaque personne détermine

[Text]

option is to his or her best advantage. The implementation of the changes occurs as it would normally happen in the process of labour-management arrangements, and the costs of the benefits are passed to the government. We pay 80 per cent of the benefits that were covered in the normal job security arrangements. We pay 100 per cent of any new benefits or any enrichments to the benefits.

Our payments are covered under contracts with each of the three railways involved and we have provisions in those contracts for the auditing of all the costs passed on to the government.

Hon. Mr. Pepin: When I saw the list of what happened at CN Express the day before yesterday, I was surprised to see the number of people who took severance payments. After a certain number of years, an employee will receive a full year's salary, and there are also a number of jobs open to him. So there are multiple choices, and each worker makes his own selection. Some workers have not done so yet because they want to wait for a while.

Senator Phillips: Of course, the question is, will they be able to get another job.

Hon. Mr. Pepin: There have been a good number of relocations. I do not know how the system will work, but at CN Express a number of people have taken other jobs in the CN structure.

Senator McElman: Mr. Chairman, I shall be very brief. I come from the city of Fredericton, the capital of New Brunswick. For the first time in some 20 years, we have passenger train service in the city of Fredericton, and I thank the minister for that. Granted, it is on the connection between Fredericton, Saint John, Moncton and Halifax, but at least it is passenger rail service. Having thanked the minister, I would now request him to get those tracks out of downtown Fredericton and put them where they belong, in the industrial area.

Hon. Mr. Pepin: Mr. Chairman, as members of the committee may be aware, the Urban Transportation Assistance Program, UTAP, does not include the relocation of tracks. Tracks can only be removed if the commitments were made in the period previous to the UTAP program. However, if one thinks in terms of the changes taking place in the railway industry in Canada, track relocation is also very important. Approximately 30 years to 40 years ago it was a status symbol for a city to have the greatest number of tracks on its territory. Regina is an example of a city that had such prestige. Of course, today it is the other way round, and the prestigious cities do not have any tracks on their territory. It is all outside the city. If the government is looking for an occasion to spend money in the coming years, this is an area where tremendous amounts of money will be needed.

Senator McElman: As I explained it to the minister, Mr. Chairman, on one of the most heavily travelled streets in the city of Fredericton, on a level-crossing basis, there are five

[Traduction]

alors quelle option lui est la plus avantageuse. La mise en vigueur des changements a lieu comme elle aurait normalement lieu dans le processus des dispositions de main-d'œuvre-gestion, et les coûts des bénéfices sont transmis au gouvernement. Nous payons 80 p. 100 des avantages qui étaient compris dans les accords de sécurité d'un emploi normal. Nous payons 100 p. 100 de tout nouvel avantage ou de toute augmentation des avantages.

Nos paiements sont assurés par des contrats avec chacune des sociétés de chemin de fer concernée et nous avons des dispositions dans ces contrats pour la vérification de tous les coûts du gouvernement.

L'honorable M. Pepin: Quand j'ai vu ce qui s'est passé à CN Express avant-hier, j'ai été surpris de voir combien recevaient des allocations de fin de service. Après un certain nombre d'années, un employé recevra le traitement d'une année complète et il y aura également un certain nombre d'emplois qui leur seront offerts. Il y a donc de multiples emplois et chaque travailleur peut exercer son propre choix. Certains travailleurs ne l'ont pas encore fait, parce qu'il veulent attendre un peu.

Le sénateur Phillips: Evidemment, la question est de savoir s'ils seront capables d'obtenir un autre travail.

L'honorable M. Pepin: Il y a eu un bon nombre de ré-affectations. J'ignore comment le système fonctionnera, mais au CN Express, un certain nombre ont trouvé un autre emploi dans la structure du CN.

Le sénateur McElman: M. le président, je serai très bref, je viens de la ville de Fredericton, la capitale du Nouveau-Brunswick. Pour la première fois, au cours de quelque 20 ans, nous avons un service de train de voyageurs dans la ville de Fredericton, ce dont je remercie le ministre. D'accord, cela s'est produit sur le raccordement entre Fredericton, Saint-Jean, Moncton et Halifax mais, au moins, c'est un service voyageurs. Après avoir remercié le ministre, je voudrais maintenant lui demander d'enlever les voies du centre-ville de Fredericton et de les mettre où elles doivent être dans la région industrielle.

L'honorable M. Pepin: M. Le président, comme les membres du comité le savent peut-être déjà, le programme d'aide au transport urbain—PATU, ne comprends pas le déplacement des voies ferrées. Les voies ferrées ne peuvent être enlevées que si les engagements ont été pris dans une période préalable au PATU. Cependant, si l'on pense en fonction des changements qui ont eu lieu dans l'industrie ferroviaire au Canada, le déplacement des voies est également très important. Il y a environ 30 ou 40 ans, c'était, pour une ville, un indice de prospérité d'avoir le plus grand nombre possible de voies sur son territoire. Regina est un exemple d'une ville qui avait un tel prestige. Evidemment, aujourd'hui il en est tout autrement et les villes prestigieuses n'ont aucune voie sur leur territoire. Tout se trouve à l'extérieur de la ville. Si le gouvernement cherche une occasion de dépenser de l'argent au cours des années prochaines, voilà un domaine où des sommes énormes d'argent sont nécessaires.

Le sénateur McElman: Comme je l'ai expliqué au ministre, M. le Président, l'une des rues les plus achalandées de la ville de Frédéricion, sur un passage-à-niveau, il y a 5 voies côte à

[Text]

tracks side by side at the foot of an extremely dangerous hill which is heavily used not only by passenger cars but by large transport trucks and so on. We have been living in jeopardy for some time now, and I would simply appreciate it if the minister would, once again, take note.

Hon. Mr. Pepin: The UTAp program will come to an end in 1984. The total allocation for the program at this time is \$230 million, and the distribution basis for this money is \$10 per person within each province. The question is, should there be new legislation on the subject and, if so, how should it be oriented? There is no easy answer because the requirements of the various problems within the provinces differ tremendously. For example, P.E.I. is concerned with problems of railway crossings, overpasses, tunnels and whatnot, which is quite different for the requirements of Ontario. This is what is under debate right now and in a year or so there should be a new UTAp program. But I repeat, one way in which the UTAP program should, in my view, be oriented—but I do not know if it is politically possible because the various provinces have various needs—is toward these areas of passenger tunnels and rail relocation. So if we get into the relocation business, it will be very expensive. Regina has an allocation of \$17 million for the first phase of such a program and a total of \$35 million.

Senator Thompson: I do not know whether Senator Riley would agree with me, but I think that the minister has one of the toughest jobs in politics in trying to bring economic rationale to a very difficult area. I would like to raise a question with regard to the Havelock-Toronto run. I notice, Mr. Minister, that you said in the House of Commons that most of the passengers on that run get on the train at Agincourt. The passengers' association of that area says that a survey shows that less than 40 per cent of the passengers travel between Agincourt and Toronto and that these passengers contribute less than 25 per cent of the total passenger revenue. They also say that between 73 per cent and 93 per cent of the time there is full passenger occupancy before reaching Agincourt. I would also add that I have a farm on that run, and it is very difficult to find out the scheduling of the trains. As I understand it, VIA has not advertised the route, and it looks as though it is trying to discourage passenger service. My second point in that regard is that VIA says revenue dropped to \$244,000.66 in 1980 from \$360,000.09 in 1979. The argument was that the figures for 1979 were inflated during the Toronto Transit Commission strike. One of the representatives of the passenger association says that your figure of \$70,000 to \$100,000 is unaccountable. At a meeting Mr. Angus Campbell—a very appropriate name for a railway man—suggested that revenue figures are being investigated by accountants from the Canadian Transport Commission. I believe you said that there may be some discrepancy which may be a straight error or transposition. Would you tell me if that is, indeed, the

[Traduction]

côte au pied d'une colline extrêmement dangereuse qui est très utilisée non seulement par les voitures de voyageurs mais par de gros camions de transport, etc. Nous vivons dans le danger depuis quelques temps et nous serions très reconnaissants au ministre s'il voulait, une fois de plus, prendre note de la situation.

L'honorable M. Pepin: Le programme ATU se terminera en 1984. L'affectation totale pour le programme en ce moment-ci est de \$230 millions et la base de distribution pour cet argent est de \$10 par personne dans chaque province. La question est: devrait-il y avoir une nouvelle loi sur le sujet et, dans l'affirmative, comment devrait-elle être orientée? Il n'y a pas de réponse facile parce que les exigences des divers problèmes dans les provinces diffèrent énormément. Par exemple, l'Île-du-Prince-Édouard se préoccupe des problèmes de passage-à-niveau, de croisement étagé, de tunnel et autres, qui diffèrent beaucoup des conditions de l'Ontario. Ce problème fait actuellement l'objet d'un débat et il y aura d'ici un an ou deux, un nouveau programme ATU. Mais je le répète, une direction suivant laquelle le programme ATU devrait, à mon avis, être orienté—mais je ne sais pas si c'est possible sur le plan politique parce que les diverses provinces ont divers besoins—c'est vers les domaines des tunnels pour passagers voyageurs et le déplacement des voies ferrées. Si nous nous occupons de la question de déplacement des voies ferrées, cela coûtera très cher. Régina a une affectation de \$17 millions pour la première étape d'un tel programme et un total de \$35 millions.

Le sénateur Thompson: Je ne sais pas si le sénateur Riley sera d'accord, mais je pense que le ministre a l'un des postes les plus difficiles en politique: faire accepter un raisonnement économique dans une sphère controversée. J'aimerais poser une question sur la route Havelock-Toronto. Je me rappelle, monsieur le ministre, que vous avez déclaré à la Chambre des communes que la plupart des voyageurs sur cet itinéraire prenaient le train à Agincourt. Selon l'Association de voyageurs de cette région, une étude démontre que moins de 40 p. 100 des voyageurs se déplacent entre Agincourt et Toronto et que ces voyageurs contribuent pour moins de 25 p. 100 du revenu total des voyageurs. L'Association déclare également qu'entre 73 p. 100 et 95 p. 100 du temps, les trains sont bondés de voyageurs avant d'atteindre Agincourt. Je devrais aussi ajouter que je suis propriétaire d'une ferme sur cet itinéraire et qu'il est très difficile de trouver l'horaire des trains. Si je comprends bien, VIA n'a pas annoncé d'itinéraire et on a l'impression qu'on essaie de décourager le service des voyageurs. J'ajoute à ce sujet que VIA déclare que les revenus sont tombés à \$244,000.66, en 1980, de \$360,000.09, en 1979. On explique cette baisse en disant que les chiffres de 1979 avaient été gonflés, au cours de la grève de la «Toronto Transit Commission». L'un des représentants de l'Association des voyageurs rejette votre chiffre de \$70,000 à \$100,000. Lors d'une rencontre, M. Angus Campbell—quel nom approprié pour un homme qui s'occupe de chemin de fer!—a suggéré que les chiffres du revenu fassent l'objet d'une enquête par des comptables de la Commission canadienne des Transports. Je

[Text]

case and whether you still stand by your figures concerning the capacity at Agincourt?

Hon. Mr. Pepin: On the subject of the commuter-line trains, the three lines from Toronto to Barrie, Stouffville and Havelock have, up to now, been considered as inter-city lines. Consequently, they were eligible for subsidies by the Department of Transport.

Senator Thompson: When you say "inter-city," would you call Havelock a city?

Hon. Mr. Pepin: That is what it has been called.

Senator Thompson: Are you aware of the population of Havelock?

Hon. Mr. Pepin: I suspect it is very small by the number of people who board the train at Havelock. Up to now, these three lines were considered inter-city lines. However, they are also considered to be, at least in part, commuter lines, and the CTC was about to inquire into that. I have a chart here which illustrates the situation.

This chart, as you will see, shows a very small number of people boarding at Havelock and beginning somewhere at this point—and "Agincourt" was the name I could not remember for obvious reasons—it becomes a commuter train. The Scrivener Report said the same thing, that is, that these commuter trains should be operated by the provincial government in conjunction with the metropolitan areas simply because there is a need for rationalization of trains, buses, subways and so on. This rationalization only the metropolitan government can accomplish. This is in accordance with what the Scrivener Report indicated, that is, that it should be a provincial responsibility.

I have suggested to Mr. Snow that he should take over. As in the case of the Scrivener Report, he implied that he would take over more easily if the federal government were to give him a flat sum of money or a sum of money over a period of time. I told him that this could not be done because the money which we were saving was going to the rationalization of and new equipment for VIA.

Mr. Snow and I have not yet been in direct contact but, from what I can tell from the press, he has implied that he might take Stouffville and Barrie. However he has expressed disagreement on the subject of Havelock. This is because, presumably, he thinks that he has to take the whole line and treat it as a commuter line. You and I both see that the whole line is not a commuter line. If it fits the general metropolitan transportation system, Mr. Snow could take part of it and convert that part into a commuter line.

Mr. Snow has had problems with the cost of operating the GO system because, he says, openly, that CN is over-charging

[Traduction]

crois que vous avez déclaré qu'il pouvait y avoir un écart qui proviendrait d'une simple erreur ou transposition. Pourriez-vous me dire si tel est bien le cas ou si vous maintenez vos chiffres concernant la capacité d'Agincourt?

L'honorable M. Pepin: Au sujet des trains de banlieue, les trois réseaux de Toronto à Barrie, Stouffville et Havelock ont, jusqu'ici, été considérés comme des trains de banlieue. Ils étaient donc admissibles aux subventions du ministère des Transports.

Le sénateur Thompson: Lorsque vous dites «interurbain», diriez-vous qu'Havelock est une ville?

L'honorable M. Pepin: C'est ainsi qu'on l'a appelée.

Le sénateur Thompson: Connaissez-vous la population de Havelock?

L'honorable M. Pepin: Elle est, je crois, assez considérable, si l'on en juge par le nombre de personnes qui prennent le train à Havelock. Jusqu'ici, ces trois lignes ont été considérées comme des lignes interurbaines. Cependant, elles sont aussi considérées pour le moins, comme des lignes de banlieues, et la CCT était sur le point de faire enquête à ce sujet. Voici un tableau qui illustre la situation.

Ce graphique indique, comme vous le voyez, un très petit nombre de passagers qui montent à Havelock et commençant à peu près à ce point là—et «Agincourt» était le nom dont je ne pouvais me souvenir, pour des raisons évidentes—devient un train de banlieue. Le rapport Scrivener a déclaré la même chose, c'est-à-dire que ces trains de banlieue devraient être opérés par le gouvernement provincial, en collaboration avec les zones métropolitaines, simplement parce qu'il y a un besoin de rationalisation des trains, bus, métro, etc. Cette rationalisation, seule l'administration métropolitaine peut l'accomplir: ce qui est conforme à ce que mentionne le rapport Scrivener, c'est-à-dire, que ce doit être une responsabilité provinciale.

J'ai également suggéré à M. Snow de prendre la relève. Comme dans le cas du rapport Scrivener, il a impliqué qu'il pourrait plus facilement le faire, si le gouvernement fédéral lui donnait une somme nette d'argent ou une somme d'argent pendant une période de temps. Je lui ai dit que cela ne pourra pas se faire, parce que l'argent que nous économisions était destiné à la rationalisation de l'équipement de l'ancien et à l'achat de nouvel équipement.

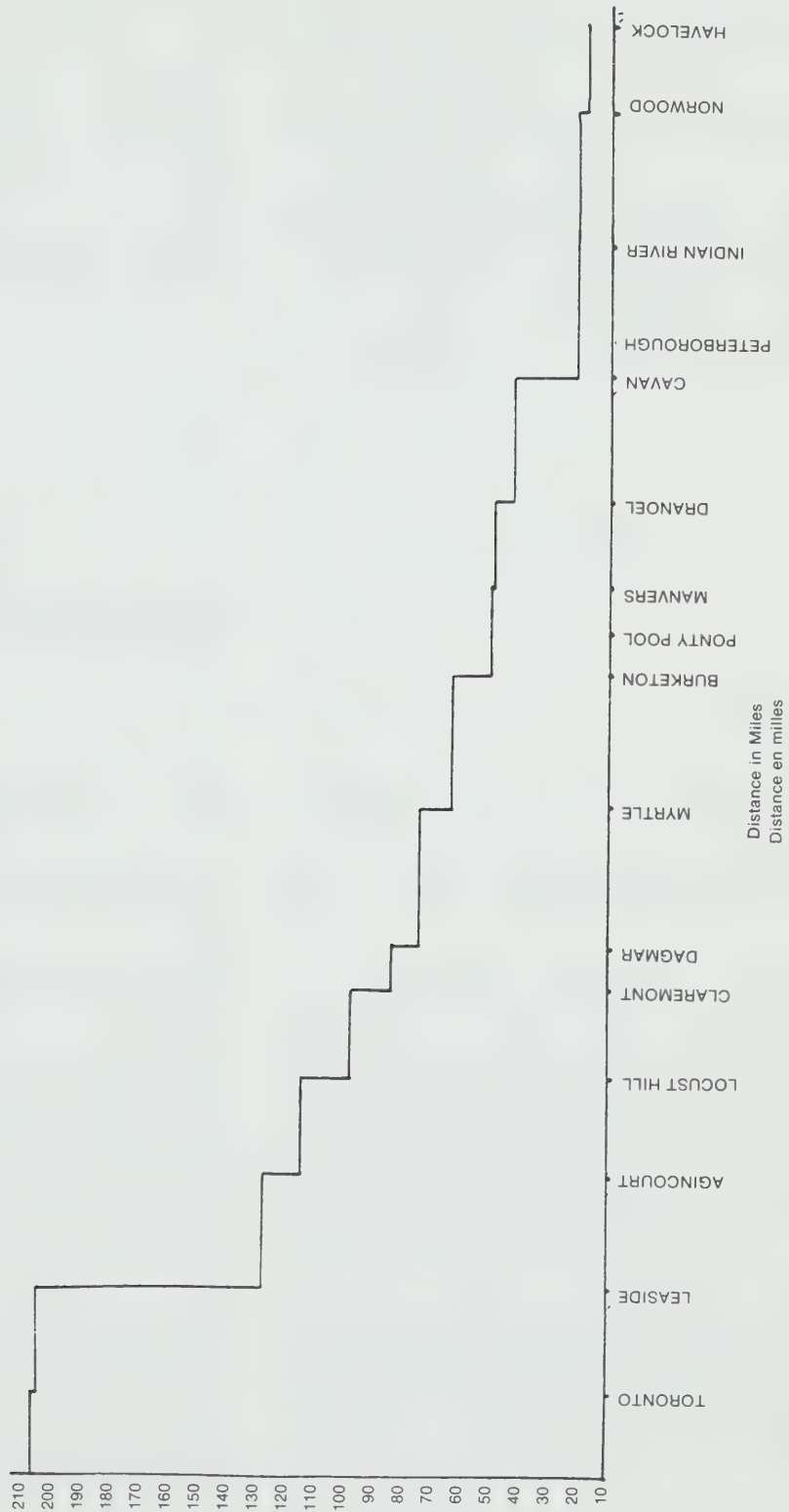
M. Snow et moi-même n'avons pas encore pris contact directement mais d'après ce que je peux dire provenant de la presse, il a laissé entendre qu'il pourrait prendre Stouffville et Barrie. Cependant, il a exprimé un certain désaccord quant à Havelock. C'est pourquoi, je suppose, il pense qu'il doit prendre la ligne entière et la traiter comme une ligne de banlieue. Vous voyez aussi bien que moi que la ligne tout entière n'est pas une ligne de banlieue. Si cela convient au réseau général de transport métropolitain, M. Snow pourra prendre la part nécessaire et la transformer en une ligne de banlieue.

M. Snow a eu des difficultés avec le coût d'exploitation du système du gouvernement parce que, dit-il ouvertement, la CN

HAVELOCK — TORONTO

Average Loadings
Cumulative

Chargement en moyenne
Cumulatif



Note: This graph is based on information contained in the Information Package Related to Train Services Affected by Order-In-Council P-C1981-2171, September 25, 1981

NOTA: Ce graphique est fondé sur la trousse d'information reliée aux services ferroviaires touchés par l'Arrêté en conseil P-C1981-2171, du 25 septembre 1981

[Text]

him for that. Mr. Snow has suggested that his take-over of the so-called commuter lines would be easier if the Government of Canada accepted the proposition that Costing Order R-6313, which is the one under which VIA works, was also available to the Government of Ontario in the operation of these commuter lines. Of course, I was struck by the logic of that suggestion, and that is what we are working on at the present time.

Therefore, Costing Order R-6313, which is considered by Mr. Roberts and others to be insufficiently helpful to VIA, would be considered to be quite helpful by Mr. Snow. This matter is now under discussion. It is a rather complex subject because the same situation is happening in Montreal.

You will remember that in Montreal a number of former inter-city lines became commuter lines. The Government of Quebec is in discussion with CN on this matter at this time.

The gist of the matter is that CN has offered the Government of Quebec a formula for operating these lines, for a period of time, even below Costing Order R-6313 but which would aim over time, at achieving Costing Order R-6313 for the system in Montreal. When it comes to operating the lines through Toronto, presumably Mr. Snow will have the same advantage that CN is willing to give the Government of Quebec.

The Chairman: Just for the record, may I ask you, Mr. Minister, which parts of the chart you were referring to.

Hon. Mr. Pepin: This is the first part of my answer. The second part is to give the figures and admit that we made a mistake.

The Chairman: Could you name the areas so that the record will show where the dividing line between commuter and other trains is that you were just discussing?

Mr. Giroux: I have some useful figures, Mr. Chairman.

The Chairman: What I am trying to do at the moment is to get the record straight as to what part of this line is being considered now as a commuter line and which part is not.

Hon. Mr. Pepin: That is a judgment call in part.

The Chairman: Yes, but you pointed to a place on this chart and said "here."

Hon. Mr. Pepin: I said that, hypothetically, it was somewhere around here.

Mr. Giroux: I should like to clarify that point. Probably the best indicator is from Claremont which is 28 miles out of Toronto. This is 28 miles out of 101 miles, the distance of the total train route. Sixty per cent of the users of that train travel those 28 miles which is roughly 30 per cent of the distance out of Toronto.

[Traduction]

l'en accuse. M. Snow a suggéré que sa reprise des soi-disant lignes de banlieues serait plus facile, si le gouvernement du Canada acceptait la proposition que l'ordonnance de coût R-6313, en vertu de laquelle VIA fonctionne, était disponible au gouvernement de l'Ontario pour l'exploitation de ces lignes de banlieue. Évidemment, cette proposition m'a semblé très logique, et c'est ce que nous étudions à l'heure actuelle.

Par conséquent, l'Ordonnance sur les frais R-6313, que M. Roberts et autres ne considèrent pas suffisamment efficace pour VIA, serait jugée très utile par M. Snow. Cette question est actuellement à l'étude. C'est un sujet plutôt complexe, étant donné la situation à Montréal.

Vous vous souvenez qu'à Montréal un certain nombre d'anciens trains rapides interurbains sont maintenant devenus des trains de banlieue. Le gouvernement du Québec discute actuellement de cette question avec le CN.

Le point essentiel est que le CN a proposé au gouvernement du Québec une formule pour l'exploitation de ces lignes, pendant un certain temps, à des tarifs même inférieurs à ceux de l'Ordonnance sur les frais R-6313, mais cette mesure viserait à atteindre le niveau de l'Ordonnance R-6313 pour le système à Montréal. En ce qui concerne l'exploitation des lignes allant à Toronto, nous pouvons supposer que M. Snow obtiendra les mêmes avantages que le CN est prêt à accorder au gouvernement du Québec.

Le président: Pour les fins du compte-rendu, puis-je vous demander, M. le Ministre, à quelle partie du tableau faisiez-vous allusion.

L'honorable M. Pepin: Voilà la première partie de ma réponse. Dans la deuxième partie, je vous citerai des chiffres et nous admettons avoir fait erreur.

Le président: Pourriez-vous nous dire de quel secteur il s'agit afin que le compte-rendu souligne bien la différence entre les trains de banlieue et les autres trains dont vous venez de parler?

M. Giroux: J'ai certains chiffres qui pourraient être utiles, M. le président.

Le président: Ce que j'essaie de faire actuellement, c'est d'établir quelle partie de cette ligne est actuellement envisagée comme train de banlieue et quelle partie ne l'est pas.

L'honorable M. Pepin: C'est en partie une question de jugement.

Le président: Oui, mais vous avez indiqué un endroit sur le tableau et vous avez dit «ici».

L'honorable M. Pepin: J'ai dit, hypothétiquement, que c'était quelque part autour d'ici.

M. Giroux: J'aimerais éclaircir ce point. La meilleure indication serait probablement de partir de Claremont qui est situé à 28 milles à l'extérieur de Toronto. Il s'agit de 28 milles par rapport à une distance de 101 milles, qui est le parcours complet du train. 60p. 100 des usagers de ce train voyagent cette distance de 28 milles, qui représente à peu près 30p. 100 de la distance à partir de Toronto.

[Text]

If you were to look at Agincourt, which is further towards Toronto, that is, about 14 or 15 miles, roughly 45 to 50 per cent of the people travel from that point to Toronto.

I would address another part of the question which the senator raised, and that concerns the revenue figures. There is, in fact, a discrepancy in the revenue figures which were noted. VIA indicated that the railway losses were about \$833,000 on this service. The actual losses are about \$724,000. In compiling its revenue figures, VIA did not take into account the actual cash fares collected on the train by the conductor. The fact that this procedure is carried out is another indicator of the commuter-nature of this service. You do not usually have this kind of service on a major inter-city service say, for example, between Montreal and Quebec or Montreal and Toronto. These figures affect the revenue-cost ratio, but the revenue-cost ratio, even with this adjustment, is still only 33 per cent. This does not take from the fact that it is, in fact, principally a commuter-type service.

Hon. Mr. Pepin: The important thing to remember is that in these particular instances savings are of some importance, but still only represent \$3 million altogether in the Toronto area.

The important thing there is the jurisdiction, the responsibility. We feel, and everybody has agreed with us, that that kind of operation is not a VIA-type operation, but is a metropolitan-type operation. That is why we are pushing it to the provinces.

Senator Thompson: Mr. Minister, I have several questions, the first one being that you imply that Mr. Snow is saying: "Look, I might take from Agincourt in."

Hon. Mr. Pepin: No. I have read the press on this, and he has been relatively sympathetic to the other two, the Stouffville and Barrie, but has been quite adamant on Havelock.

Senator Thompson: But you, I think, have stated that you feel that he might consider from Agincourt in, or to make it clear, 25 miles out. If he does not do that, what about from Havelock to Claremont?

Hon. Mr. Pepin: Straight from the hip, it would be abandoned because that would be an inter-city or a section of an inter-city which would not be justified in the overall criteria we have been applying—that is, it would be far under the 30 per cent cost-revenue ratio and 30 per cent load factor.

Senator Thompson: You did mention that you have a discrepancy on your revenue figures. Are you sure about the 60 per cent figure that gets on at Claremont? The passenger people say 73 to 93 per cent full passenger occupancy before reaching Agincourt. Do they all get on at Claremont?

Mr. Giroux: Our numbers are based on counts and surveys made by VIA and we have to rely on those numbers. We have

[Traduction]

Si vous regardez Agincourt, qui est situé plus près de Toronto, c'est-à-dire à environ 14 ou 15 milles, à peu près 45 à 50p. 100 des personnes voyagent de cet endroit à Toronto.

Je veux maintenant parler d'une autre partie de la question qu'a soulevée le Sénateur, soit les chiffres concernant les recettes. Il y a en fait une contradiction dans ces chiffres. VIA a déclaré que les pertes des chemins de fer sur ces services étaient d'environ \$833,000. Les pertes réelles sont d'environ \$724,000. Lors de la compilation de ses recettes, VIA n'a pas tenu compte des tardifs versés en argent comptant aux contrôleurs de train. Le fait que l'on utilise cette méthode constitue une autre indication que ce service est plutôt celui d'un train de banlieue. Nous n'offrons pas habituellement ce genre de service sur les principaux trains rapides interurbains, disons, entre Montréal et Québec, ou Montréal et Toronto. Ces chiffres influent sur le rapport rendements-coût qui n'est, même si l'on tient compte de ce rajustement, que de 33p. 100. Mais cela ne change pas le fait que ce service est principalement un service de train de banlieue.

L'honorable M. Pepin: La chose importante à se rappeler est que dans ces circonstances particulières les économies réalisées ont une certaine importance, et qu'elles ne sont encore que de l'ordre de \$3 millions dans la région de Toronto.

La chose importante concerne la juridiction, ou la compétence. Nous sommes d'avis, et tout le monde est d'accord avec nous, que ce genre d'exploitation ne constitue pas un service régulier de VIA, mais plutôt un service interurbain. C'est pourquoi nous essayons de convaincre les provinces de l'adopter.

Le sénateur Thompson: Monsieur le Ministre, j'ai plusieurs questions à poser, la première est que vous laissez entendre que M. Snow a dit: «On pourrait inclure Agincourt.»

L'honorable M. Pepin: Non. J'ai lu les journaux à ce sujet et M. Snow était assez sympathique aux deux autres, Stouffville et Barrie, mais tout à fait intransigeant en ce qui concerne Havelock.

Le sénateur Thompson: Mais vous avez, je crois, déclaré que vous êtes d'avis qu'il pourrait étudier la possibilité d'inclure Agincourt, ou, en termes plus précis, une distance de 25 milles. S'il ne le fait pas, qu'arrive-t-il en ce qui concerne le service de Havelock à Claremont?

L'honorable M. Pepin: Ce service serait complètement abandonné parce qu'il s'agirait d'un service interurbain ou d'une partie d'un service interurbain qui ne pourrait être justifié selon l'ensemble des critères que nous appliquons—c'est-à-dire qu'il serait bien inférieur au taux de 30p. 100 du rapport rendements-coût et du coefficient de 30p. 100 d'utilisation de la capacité.

Le sénateur Thompson: Vous avez souligné une contradiction dans vos chiffres concernant les recettes. S'agit-il d'environ 60p. 100 de voyageurs qui montent sur le train à Claremont? Selon les voyageurs, le train serait rempli de 73 à 93p. 100 de sa capacité avant d'atteindre Agincourt. Les voyageurs montent-ils tous à Claremont?

M. Giroux: Nos chiffres sont basés sur des calculs et des enquêtes menées par VIA, et nous devons nous y fier. Nous

[Text]

not gone ahead and checked particularly what the users indicate, because we have to rely more on the average on-off passenger count that VIA actually undertakes.

Senator Thompson: As a result of the questioning undertaken by the passenger association, they came up with different figures. If you felt that it was a reliable study, would you reconsider this? If they can show that from Havelock on the train is very crowded, or if you had new facts, would you give it reconsideration?

Hon. Mr. Pepin: The facts will not change substantially; I think the general trend you see on the picture we are presenting indicate that the facts will remain. There might be a bit of difference in the numbers, but the general fact remains that this line is essentially a commuter-train at one point in the distance between Havelock and Toronto. Past that point going east, it becomes an inter-city type of train with an extremely low load factor and cost recovery factor.

Senator Thompson: As I understand it, there is no alternative public service that has government subsidy for those people from Havelock coming through to Toronto. I know that one of your considerations is that if there were no other alternatives for travel, then you would give consideration to that.

Mr. Giroux: There is a bus service, first of all, which is an alternative. The statistics show that the passengers from Havelock and Peterborough are daily users. In fact, basically the same passengers take the train to go down to Toronto each day. So, even though they are smaller in proportion to those who get on closer to Toronto, they are still commuter-type-traffic. They use the train to go to downtown Toronto and come back at night. That is the type of service which is, in fact, the responsibility of the province, because it provides a service to commuter traffic.

Hon. Mr. Pepin: A footnote again. That is why, knowing that there would be an adjustment process to take place in the Toronto area with those three lines, we indicated the different date for the implementation of the decision. The date for that is September, 1982, as opposed to November, 1981, because we know very well that the Government of Ontario and the metropolitan government will have to devise plans. I am assured that they are doing that now, so my message to the people who take those lines has been not to take it for granted that those lines will be eliminated. This should reduce the degree of tension that existed in the first weeks after the July announcement.

Senator Thompson: As you appreciate, Mr. Minister, that requires money, energy and resources on the part of the public who are concerned about the elimination of these lines. Are you really saying that this falls into the inter-city commuter category, no matter what facts they bring to you? Is it your

[Traduction]

n'avons pas vérifié en particulier ce que disent les usagers, parce que nous devons plutôt compter sur la moyenne des voyageurs qui montent et qui descendent, selon les chiffres de VIA.

Le sénateur Thompson: Le sondage mené par l'association des voyageurs a donné des chiffres différents. Si vous êtes d'avis qu'il s'agissait d'un sondage digne de confiance, seriez-vous prêt à réexaminer la situation? Si on peut prouver que le train est rempli à partir de Havelock, ou si vous aviez des faits nouveaux, seriez-vous prêt à réexaminer la situation?

L'honorable M. Pepin: Les faits ne changeront pas la tendance générale et les prévisions laissent entrevoir que les faits demeureront inchangés. Il peut y avoir une légère différence dans les chiffres, mais il n'en demeure pas moins que cette ligne est en fait un service de train de banlieue à un point donné du trajet entre Havelock et Toronto. Passé ce point, ce service devient un service de train interurbain avec un coefficient d'utilisation de la capacité et un facteur de recouvrement des fonds extrêmement bas.

Le sénateur Thompson: Si je comprends bien, il n'y a pas d'autres services publics qui reçoivent des subventions du gouvernement pour les personnes voyageant de Havelock à Toronto. Je sais que dans les cas où il n'y a pas d'autres moyens de transport, vous tenez compte de ce fait.

M. Giroux: D'abord, il y a le service d'autobus qui est un autre moyen de transport. Les statistiques montrent que les voyageurs d'Havelock et de Peterborough l'utilisent quotidiennement. En fait, ce sont à peu près les mêmes voyageurs qui prennent le train pour aller à Toronto chaque jour. Donc, même si la proportion des voyageurs qui prennent le train à des endroits situés plus près de Toronto, est inférieure, il n'en reste pas moins qu'il s'agit d'un service de train de banlieue. Ces voyageurs utilisent le train pour aller au centre-ville de Toronto et retournent le soir. C'est le genre de service qui, en fait, relève de la province, parce qu'il s'agit d'un service de train de banlieue.

L'honorable M. Pepin: Ici encore, une note explicative. C'est pourquoi, sachant qu'il faudra procéder à un rajustement dans la région de Toronto en ce qui concerne ces trois lignes, nous avons indiqué une autre date pour la mise en vigueur de cette décision. Il s'agit de septembre 1982, contrairement à novembre 1981, étant donné que nous savons très bien que le gouvernement de l'Ontario et l'administration métropolitaine devront élaborer des plans. Je suis assuré qu'ils le font actuellement, donc mon message aux voyageurs qui utilisent ce service a été de ne pas tenir pour acquis que ces lignes soient supprimées. Cela devrait réduire la tension qui s'est manifestée au cours des premières semaines suivant l'annonce faite en juillet.

Le sénateur Thompson: Comme vous le savez, Monsieur le Ministre, cette mesure exige des sommes d'argent, de l'énergie et des ressources de la part du public qui est touché par l'annulation de ce service. En réalité, dites-vous que ce service tombe dans la catégorie des trains interurbains, quels que

[Text]

decision that this will be eliminated because it should be considered a commuter line?

Hon. Mr. Pepin: Our decision is made. What is taking place now—and I will be in touch with Mr. Snow on that subject in a short while—is the efforts of the Ontario government and the Toronto metropolitan area authorities to adjust to that decision. Mr. Snow would have been delighted had I been able to give him a number of millions of dollars to do the operation. I suggest that he will do it, particularly if he is assured that Costing Order R-6313 is available to him. I know that he, as a shrewd negotiator, will come back after that and on the basis of that precedent will try to get Costing Order R-6313 applicable to the Go Train, too.

The Chairman: Are there any senators who wish to ask questions?

There being no other questions, Mr. Minister, I wish to convey to you the warm thanks of the committee for your attendance and the attendance of your officials today. I also express my own personal appreciation.

With those thanks, you may remain as long as you wish, but if you feel that now is the time to leave, we will understand that, too. We are not asking you to leave. I want you to be clear on that.

Hon. Mr. Pepin: Thank you, Mr. Chairman. On behalf of my officials, I also thank you.

The Chairman: Thank you. Honourable senators, there is the question of the next meeting. The obvious time, in view of certain arrangements which I understand are likely to be made about sittings and so forth, will be some time next week. Our usual meeting takes place on Thursday morning. Would that be satisfactory to you, or would you rather have the meeting arranged for some other day, if that should be possible?

Hearing no comment, I take it that you concur that the next meeting will take place on Thursday. We shall try to arrange everything for that time.

As you will recall, Mr. Mazankowski has requested to be heard. I would expect that, if he is available, he will be the witness we will hear from next week.

The committee adjourned.

[Traduction]

soient les faits que l'on vous présente? Avez-vous pris la décision de supprimer ce service pour la simple raison qu'il s'agit d'un train de banlieue?

L'honorable M. Pepin: Notre décision est prise. Ce qui se produit maintenant—et je communiquerai sous peu à ce sujet avec M. Snow—c'est que le gouvernement de l'Ontario et l'administration du Toronto métropolitain font des efforts pour donner suite à cette décision. M. Snow aurait été enchanté si j'avais pu lui verser quelques millions de dollars pour cette opération. Je suis sûr qu'il le fera, particulièrement s'il est convaincu d'y avoir droit aux termes de l'Ordonnance sur les frais R-6313. Je sais qu'il est un négociateur très habile et qu'il reviendra en invoquant ce précédent et essaiera de faire appliquer l'Ordonnance sur les frais R-6313 au train "GO".

Le président: Y a-t-il des sénateurs qui désirent poser des questions?

Etant donné qu'il n'y a pas d'autres questions, monsieur le Ministre, je désire vous remercier chaleureusement, au nom du comité, d'avoir accepté de comparaître aujourd'hui, ainsi que vos fonctionnaires. Je veux aussi vous remercier en mon nom personnel.

Vous pouvez rester aussi longtemps que vous le désirez, mais si vous êtes d'avis qu'il est temps de partir, n'hésitez pas. Nous ne vous demandons pas de partir. Je veux que ce soit clair.

L'honorable M. Pepin: Merci, monsieur le président. Au nom de mes fonctionnaires, je veux aussi vous remercier.

Le président: Merci. Honorables sénateurs, il y a maintenant la question de la prochaine séance. Il semble évident, étant donné certaines mesures qui seront probablement adoptées concernant les séances, ainsi de suite, que ce sera la semaine prochaine. La séance a habituellement lieu le jeudi matin. Cela vous convient-il, ou préféreriez-vous que la séance ait lieu un autre jour, si c'était possible?

Etant donné qu'il n'y a pas de commentaires, je prends pour acquis que vous êtes d'accord que la prochaine séance ait lieu jeudi prochain. Nous tâcherons que tout soit prêt pour cette séance.

Vous vous souvenez que M. Mazankowski a demandé de comparaître. Il est donc entendu, s'il est disponible, qu'il comparaitra comme témoin la semaine prochaine.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

APPEARING—COMPARAÎT

The Hon. Jean-Luc Pepin, P.C., M.P. Minister of
Transport.

L'honorable Jean-Luc Pepin, c.p., député, ministre des
Transports.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Garth Campbell, Vice President of Marketing, VIA
Rail Canada Inc.;

Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;

Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transporta-
tion.

Du ministère des Transports:

M. Garth Campbell, vice-président du Marketing, VIA Rail
Canada Inc.;

M. Robert Giroux, administrateur, Administration cana-
dienne des transports de surface;

M. Ken Henderson, directeur général, Transport ferroviaire.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

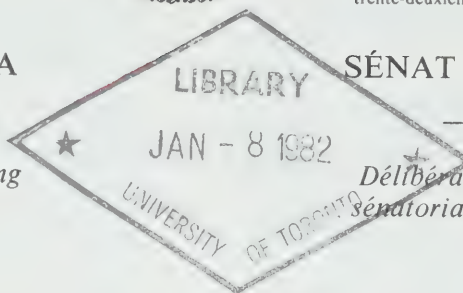
Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

3 SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing
Senate Committee on

Délibérations du comité
sénatorial permanent des



Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:

The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:

L'honorable GEORGE I. SMITH

Tuesday, November 17, 1981

Le mardi 17 novembre 1981

Issue No. 17

Fascicule n° 17

Third Proceedings respecting:

The inquiry into the national rail passenger service
provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Troisième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service ferroviaire national de
transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léo Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lewis	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léo Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lewis	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports* et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 17, 1981
(29)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 3:00 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Cottreau, Denis, Doody, Leblanc, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Stollery and Smith. (12)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Frith and Phillips. (2)

In attendance: Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Branch, Library of Parliament.

Witnesses: The Hon. Don Mazankowski, P.C., M.P.; Mr. Thomas Siddon, M.P.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Mr. Mazankowski made a statement and inquired of the Committee if Mr. Thomas Siddon, M.P., could participate in the debate.

The request was granted.

The witnesses answered questions.

At 5:45 p.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

At 6:15 p.m., the Committee adjourned until Thursday, November 26, 1981.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 NOVEMBRE 1981
(29)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Cottreau, Denis, Doody, Leblanc, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Stollery et Smith. (12)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Frith et Phillips. (2)

Aussi présent: M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: L'honorable Don Mazankowski, C.P., député; M. Thomas Siddon, député.

Le Comité, conformément à son Ordre de renvoi du 28 octobre 1981, poursuit son étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

M. Mazankowski fait une déclaration et demande au Comité si M. Thomas Siddon, député, peut participer au débat.

La demande est acceptée.

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 45, les témoins se retirent et le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

A 18 h 15, le Comité ajourne ses travaux jusqu'au jeudi 26 novembre 1981.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, November 17, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3 p.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, today we will hear from the Honourable Don Mazankowski, who wishes to make a few opening remarks before I open the meeting to questions.

Mr. Mazankowski, the floor is yours.

The Hon. Don Mazankowski, P.C., M.P.: Thank you very much, Mr. Chairman. Honourable senators, it would appear that the events over the past weekend have somewhat stymied the interest of this committee. Nevertheless, I am very pleased at being granted the opportunity to come before you this afternoon.

May I begin, Mr. Chairman, by complimenting you and the other honourable senators who make up this committee for the very important work that you are carrying out and the vigour with which you are pursuing the rail passenger service issue, particularly the matter of the decision that has now been put into effect. Notwithstanding the fact that the cutbacks are now in effect, I believe that this is an issue that should not be swept under the rug. I say this having regard to the decision itself and, more importantly, because of the process the Minister of Transport has embarked upon, which carries some very serious implications, both social and economic from the standpoint of the decision itself, and, perhaps even more importantly, some very serious implications with regard to the process and the future expectations of what might evolve as a result of the precedent that has been established.

As of this date I am not sure whether or not we have heard the last of this matter as it relates to court proceedings. I understand that the question of appealing the Saskatchewan decision is currently being considered, and it may very well find its way to the court of appeal. That issue will probably be resolved one way or the other by next week. I do say, in all sincerity, the precedent that this decision establishes is, in my view, horrendous.

Essentially, my purpose in being before you today is to bring before your committee the findings, conclusions and recommendations of the Task Force on Rail Passenger Service, which I had the privilege of chairing over the summer. There have been some thirty copies of the report distributed to members of this committee. I do have here three or four additional copies in the event you do not have your copy with you. I would like to elaborate on the report somewhat, and if there are any questions arising out of that report I would be very pleased to answer them.

To give you some background, let me add that the task force was established by the Leader of the Opposition, essentially to hear the views of Canadians who were affected directly by the decision and/or any other interested Canadians or groups of Canadians who might want to express their points of view on the decision. We were attempting to assess the impact of the

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 17 novembre 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 heures, pour enquêter sur le service voyageurs de VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, aujourd'hui nous entendons l'honorable Don Mazankowski, qui souhaite faire une déclaration préliminaire, avant de passer aux questions.

Monsieur Mazankowski vous avez la parole.

L'honorable Don Mazankowski, C.P., député: Merci beaucoup monsieur le président. Honorables sénateurs, les événements du week-end semblent avoir saboté, quelque peu, l'intérêt de ce comité. Néanmoins, je suis très heureux d'avoir une occasion de comparaître devant vous cet après-midi.

Puis-je commencer monsieur le président par vous féliciter, vous et les autres membres de ce comité, pour l'important travail que vous accomplissez et pour l'énergie que vous apportez à la question du service voyageur, notamment à la décision que l'on est en train d'appliquer. Même si les réductions sont actuellement en vigueur, j'estime que c'est une question que l'on ne peut mettre de côté. Je dis cela au sujet de la décision elle-même et, ce qui est plus important encore au sujet du processus dans lequel le ministre des transports s'est engagé et qui a de très graves répercussions sociales et économiques sur cette décision même et, peut-être, sur le processus et l'évolution éventuelle du précédent ainsi établi.

J'ignore si les procédures judiciaires sont terminées. Je crois comprendre que l'on envisage actuellement d'en appeler de la décision de la Saskatchewan et l'on pourrait bien aller jusqu'à la cour d'appel. Cette question sera probablement réglée, d'une manière ou d'une autre, d'ici la semaine prochaine. Et j'avoue que le précédent que cette décision crée m'effraie.

Je suis ici en somme pour vous donner les résultats, les conclusions et les recommandations du groupe de travail sur le service voyageurs, que j'ai eu le privilège de présider cet été. Environ trente copies de ce rapport ont été remises aux membres de ce Comité. Il m'en reste trois ou quatre exemplaires, au cas où vous auriez oublié le vôtre. J'aimerais développer quelque peu le rapport et, si vous avez des questions à poser, je me ferais un plaisir d'y répondre.

J'ajoute que ce groupe de travail a été chargé par le chef de l'opposition de recueillir l'opinion des Canadiens directement touchés par la décision, et/ou, de toute autre Canadien intéressé à titre individuel ou collectif à exprimer son opinion. Nous nous efforçons d'apprécier l'incidence de la décision sur la qualité, l'à-propos et l'acceptabilité du service voyageur

[Text]

decision upon the quality, adequacy and acceptability of the rail passenger system in this country; we were looking at an assessment of the impact upon regional alienation; we were attempting to assess the impact upon special groups, such as senior citizens, young people, students who rely upon this mode of transportation; also we were also looking at impact upon those who are physically disabled. In addition, we were looking at its impact on energy and the commuter service, and the general social and economic impact that this decision would have.

I should say at the outset—and this may come as a surprise to some of you—we took on this task with an open mind. At the outset we recognized the limitations of the work of our task force, and on page 12 of the report there is a reference to that effect, outlining the fact that:

The Task Force is not an adequate substitute for a full-scale public inquiry.

We point out that there are still many questions which remain unanswered, and perhaps too many questions that yet remain to be asked.

I think it is quite clear that the views expressed before us may not have been as balanced as a full-scale parliamentary inquiry or an inquiry under the CTC. We recognize and acknowledge the limitations of the process and the report that we have presented, but in our deliberations we attempted to carry out the proceedings in an open manner, in an objective manner, and we had hoped to achieve the level of balance such an inquiry should have. However, there may very well be deficiencies in that respect.

We also attempted to conduct the hearings in a non-partisan manner. I should point out that we had people coming before us who identified themselves with all political parties, and from that standpoint I think there were no inhibitions about who we set out to hear.

As a courtesy—and we were not surprised by the response—we asked Mr. Frank Roberts of VIA Rail to appear before us, and he politely declined, as did the railway companies. Nevertheless, that invitation was extended. We also asked the CTC, and they indicated to us that any information in their hands was certainly available to us, inasmuch as the CTC is a court of record and that information is public.

Essentially, we went through a process of listening. We undertook at the outset to summarize what we heard in the form of a summary of evidence and conclusions, together with our own recommendations, which we have presented to the Prime Minister and the Minister of Transport. And the report, being a public document, is available to all members of parliament.

We were encouraged by the response. I think it is fair to say that our task force became a significant focus for those people who had a dissenting point of view on the action taken by the minister. Our task force became, in essence, a clearing mechanism for groups and individuals who wanted to express their objections to the decision and the process. During the course of our hearings, we received a number of petitions, which we undertook to table in the House of Commons. We received a tremendous amount of mail and representations made directly

[Traduction]

ferroviaire au Canada et, plus précisément, sur l'aliénation régionale, sur les groupes spéciaux comme les citoyens âgés, les jeunes, les étudiants qui dépendent de ce mode de transport. En outre, nous nous sommes efforcés d'évaluer cette répercussion sur les handicapés physiques. Et aussi sur l'énergie, les trains de banlieus et sur le plan social et économique en général.

Je devrais dire dès maintenant—et cela va peut-être en surprendre certains—que nous avons entrepris cette tâche avec un esprit ouvert. Nous avons en effet tout d'abord reconnu les limites de votre travail, dont nous parlons d'ailleurs à la page 12 de notre rapport, et qui dit que:

«Ce groupe de travail ne remplace pas une enquête publique à grande échelle.»

Nous trouvons que bien des questions restent sans réponse et que trop peu encore restent à poser.

Les opinions qui nous ont été exprimées n'ont peut-être pas été aussi équilibrées qu'elles l'auraient été dans une enquête parlementaire poussée, ou dans une enquête menée par la Commission canadienne des transports. Nous reconnaissons les limites du processus et du rapport que nous avons soumis, mais nous avons essayé de diriger les délibérations d'une manière ouverte et objective avec l'espoir d'atteindre l'impartialité qu'une telle enquête appelle. Mais nous n'y sommes peut-être pas toujours parvenus.

Nous avons également essayé de conduire les audiences avec objectivité. J'ajoute que certains intervenants nous ont fixés en nous mentionnant leur affiliation politique.

Par courtoisie—et nous n'avons pas été surpris par la réponse—nous avons demandé à M. Frank Roberts de la compagnie Via de comparaître devant nous et il a poliment refusé, comme l'ont fait d'ailleurs les compagnies ferroviaires. Néanmoins, l'invitation avait été faite. Nous avons également demandé à la Commission canadienne des Transports et elle nous a dit qu'elle était sûre que nous avions certainement accès à toute information qu'elle possédait, étant donné qu'elle est un centre d'archives et que les renseignements sont publics.

En somme, notre processus consistait à écouter. Nous avons dès le début résolu de résumer les témoignages et d'y ajouter nos conclusions et nos recommandations, soumettant le tout au Premier ministre et au ministre des Transports. Le rapport étant public, tous les députés peuvent y avoir accès.

La réaction nous a encouragés. Je pense qu'on peut dire que notre groupe de travail est devenu un élément important pour tous ceux qui désapprouvaient les mesures prises par le ministre. Notre groupe est devenu, en somme, un processus des changements de formation pour groupes et particuliers désireux d'exprimer leurs objections quant à la décision et au processus. Au cours des auditions que nous avons organisées, nous avons reçu un certain nombre de pétitions que nous avons entrepris de déposer à la Chambre des communes. Nous avons

[Text]

to us, formally and informally. In short, it did provide an opportunity for Canadians to be heard.

The report outlines that, based on the evidence we heard and that was presented to us in other forms, there as an overwhelming objection to the decision; there was mass objection to and rather serious expressions of anger and outrage over the process and the precedent that such a decision would establish. There was a firm feeling that the intent of section 64 was transcended, and that the spirit of section 260 of the Railway Act was not lived up to. We heard that the economic and social impact will be far more serious than I believe the government expected, particularly on the business sector, tourism, the labour sector, low income groups and special interest groups.

We found out that there is, almost without exception, broad-based support for the concept of VIA Rail. There was a strong feeling that VIA has not been given a fair chance to prove itself, and that any changes or modifications, particularly with regard to the dismantlement, should be done in the fullest consultation with and consideration for those people and regions who are directly involved.

We heard, almost universally, that people were prepared to pay more. Most of those who came before us said, "Lookit, if it's strictly a matter of money, we believe there are some efficiencies that can be implemented. We believe the costing order is outdated and archaic." If it were a matter of the passengers having to pay more, the figure of 25 per cent to 33 1/3 per cent was raised at most of our hearings.

There was concern, and indeed outright suspicion, over the information that was included in the press release package, and upon which the decision was made. There was a strong feeling that the figures were, at best, estimates. A number of people took issue with the load factors and the losses, and in a couple of cases there was clear recognition of the fact that errors were made.

We heard from the union people that they would be prepared to sit down and discuss with management and the minister ways and means of improving productivity, and I think that was a very significant factor.

There was a strong view held that rail is potentially the most energy-efficient mode of transportation, and that now is not the time to be cutting back rail passenger service, when we are looking at fuel costs rising to the level of \$4 and \$4.50 a gallon.

There were also questions as to whether in fact a \$100 million saving would be realized by dismantling 20 per cent of the system. In effect a strong view prevailed that the fixed costs will remain essentially the same, and that what we are really doing is taking away some of the more heavily travelled routes that produce a significant amount of revenue. And that the apportionment of fixed costs over a reduced network, and thereby reduced revenue, will make the profit-loss picture on the existing lines such that it will be more difficult to justify their existence.

[Traduction]

reçu un courrier énorme et multe représentations, qui nous étaient faites directement, à titre officieux ou officiel. Bref, notre groupe a permis aux Canadiens d'être entendus.

Le rapport souligne que sur la foi des témoignages que nous avons entendus ou qui nous ont été soumis autrement, il y a eu une vive opposition et des manifestations de colère, à l'égard de la décision et du précédent ainsi créé. On jugeait qu'on avait dépassé l'intention de l'article 64 et que l'esprit de l'article 260 de la loi sur les chemins de fer n'avait pas été respecté. D'après certains, l'incidence économique et sociale serait bien plus grave, comme le prévoyait le gouvernement notamment dans les secteurs des petites entreprises, du tourisme, du travail, des groupes à faibles revenus et des groupes d'intérêts spéciaux.

Nous avons constaté que le principe de Via Rail était largement appuyé, à quelques exceptions près. On estimait que Via Rail n'avait pas eu suffisamment l'occasion de faire ses preuves et que toute modification, surtout en rapport avec son abolition, devrait se faire après avoir consulté les personnes et régions directement concernées et tenir compte de leurs intérêts.

Dans l'ensemble, les usagers nous ont dit qu'ils étaient prêts à payer plus cher. La plupart de ceux qui ont comparu ont dit: «Si c'est uniquement une question de gros sous, nous estimons qu'il y a des recours. Nous estimons que l'ordonnance sur les frais est démodée et archaïque». Si les passagers doivent payer plus, nous avons mentionné le passage de 25 à 33 1/3 p. 100 à la plupart de nos auditions.

Les gens se sont montrés inquiets et méfiants au sujet des renseignements inclus dans l'ensemble des communiqués et qui ont servi de base à la décision. Ils étaient d'avis qu'il s'agissait, au plus, d'estimations. Un certain nombre de personnes désapprouvaient les facteurs volumes et pertes et, dans d'autres cas, il était évident que des erreurs avaient été commises.

Le syndicat nous a dit être prêt à discuter avec la direction et le ministre des moyens propres à améliorer la productivité, et je pense que c'est un facteur très important.

On a fait vivement ressortir que VIA Rail est potentiellement le mode de transport le plus rentable sur le plan énergétique, et que ce n'était pas le moment de réduire le service voyageur, alors que les coûts de carburant passent à \$4 et \$4.50 le gallon.

On se demandait également si la suppression de 20 p. 100 du réseau nous vaudrait réellement une économie de \$100 millions. En effet, certains soutenaient que les frais fixes resteraient essentiellement les mêmes, et qu'en fait nous éliminons certains des itinéraires les plus utilisés et qui produisent un montant important de recettes. En outre, ils estimaient que la réduction du réseau entraînera une telle perte de profits qu'il sera plus difficile encore de justifier l'existence des lignes restantes.

[Text]

I would say that there was universal objection to the costing order, about which you have heard a lot, and reference to the fact that there is probably insufficient knowledge about the costing order. People do not really understand the mystery behind the costing order. There is a very complex formula, which I am sure most Canadians would not hazard to attempt to digest. Suffice it to say, only those who are up-to-date on railway costing and who work with these figures on a day-to-day basis really know what they are all about.

There was a strong view expressed that the VIA equipment is inadequate, that rail passenger service has not been given the level of priority that other modes of transport have been given, that we should be looking now at balancing the equation and giving the rail passenger service a little more consideration vis-à-vis other modes of transport.

We heard strong and bitter feelings expressed in all regions of Canada over the fact that resources were being transferred out of regions such as northern Ontario and Quebec, and particularly the Atlantic and western regions and being transferred to improve and upgrade services in the central core thus further contributing to regional alienation.

There was a strong view that rail passenger service should be considered a mode of transport of the future rather than the past, and that rather than reducing rail passenger services we should be expanding them.

That basically outlines the general summary of findings. We made essentially four recommendations: First, that the order-in-council be rescinded. Secondly, that we embark upon the development of a national transportation policy, which would include a stronger commitment to VIA Rail in terms of capital and modernization. Our graph on page 34 compares the transportation budget included in the economic development envelope and the VIA Rail budget. There we see that with the cutbacks the share of VIA's budget in the economic development envelope is not consistent, it does not follow the same trend lines as the trend in the transportation budget and the economic development budget. I think that graph more or less speaks for itself.

Thirdly, we recommend the establishment of a special select parliamentary committee, which would include members of the House of Commons and senators, to hold full-scale public hearings to provide the necessary background to move forward with a VIA Rail act, and to provide VIA with a policy mandate so that it could be established on a sound financial and legal basis.

Fourthly, as a specific recommendation, which in our view requires immediate attention, we say Costing Order R-6313 should be revised so as to put VIA on a basis similar to that which exists between AMTRAK and the railroads in the United States.

Mr. Chairman, if you would permit it, I would like Mr. Tom Siddon to join with me in answering any questions. He has put a fair amount of work into the energy portion of this, and if there are some questions arising out of the section dealing with energy, I would appreciate having the opportunity to refer those questions to Mr. Siddon.

[Traduction]

J'ajoute qu'il y a opposition unanime à l'ordonnance sur les frais, dont vous avez beaucoup entendu parler, et mention du fait qu'on méconnaît cette ordonnance. Les gens ne la comprennent pas réellement. Il s'agit en fait d'une formule très complexe que la plupart des Canadiens, j'en suis sûr, n'essaieront pas de digérer. Seuls ceux qui sont au courant des derniers chiffres sur les frais et qui travaillent tous les jours dans ce domaine savent réellement de quoi il s'agit.

Beaucoup étaient d'avis que le matériel de VIA était inadéquat, que le service voyageur n'a pas reçu la priorité qu'ont reçu d'autres modes de transport, et qu'il faudrait équilibrer l'équation et prendre davantage en considération le service voyageurs, par rapport aux autres modes de transport.

Le fait que les ressources soient transférées de régions comme le Nord de l'Ontario et du Québec et, notamment des régions atlantiques et des régions de l'Ouest, pour améliorer les services du noyau central ont suscité d'amères objections de toutes les régions du Canada étant donné que cela contribue à augmenter davantage l'aliénation des régions.

Certains sont fortement d'avis que le service voyageurs devrait être considéré comme le mode de transport de l'avenir, et non celui du passé, et qu'à la place de réduire ce service on devrait l'augmenter.

C'était là le résumé général des conclusions. Quant à nous, nous avons fait quatre recommandations: premièrement, que le décret ministériel soit abrogé; deuxièmement que nous mettions au point une politique nationale de transport qui tiendrait davantage compte de Via Rail, aux points de vues capitaux et modernisation. Le graphique de la page 34 compare le budget du transport incluant dans l'enveloppe du développement économique et le budget de Via Rail. On y constate qu'avec les réductions, la part du budget de Via ne pèse pas lourd dans cette enveloppe, il ne suit pas les mêmes tendances que le budget du transport ou que le budget du développement économique. Je crois que ce graphique est éloquent.

Troisièmement, nous avons recommandé la création d'une commission spéciale, composée de membres de la Chambre et du Sénat, en vue de tenir des auditions publiques à grande échelle qui jetteront les bases nécessaires pour aller de l'avant avec la Loi sur Via Rail et donner à cette société un mandat directeur de manière à pouvoir la créer sur une base solide, financièrement et légalement.

Quatrièmement, nous recommandons de réexaminer immédiatement l'ordonnance R-6313 de manière à donner à Via un statut semblable à celui qui existe entre AMTRAK et les compagnies de chemins de fer américains.

Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais que M. Tom Siddon se joigne à moi pour répondre aux questions. Il a beaucoup travaillé sur la partie énergétique de ce document et si l'on pose des questions là-dessus, j'aimerais qu'il y réponde.

[Text]

The Chairman: Before we reach that point, perhaps the committee would like to ask some questions of Mr. Mazankowski.

Senator Frith: Mr. Chairman, I don't quite understand what the witness said about somebody else he wanted with him.

Hon. Mr. Mazankowski: My colleague Mr. Tom Siddon, who was a member of our task force, is here as well. He has put a fair amount of work into the energy section. Because he sat on the task force and is more expert in the energy field than I am, I would appreciate it if you would allow me to have him respond to any questions pertaining to energy.

Senator Frith: He is not going to give evidence?

Hon. Mr. Mazankowski: No.

Senator Marshall: I have only a couple of questions. This cutback of 20 per cent of Canada's rail service didn't come about at the whim of one or two men; it must have come after study or some type of investigation by members of VIA Rail or members of CNR. During Mr. Mazankowski's term of office as minister, was he ever approached by members of his staff respecting consideration of cutbacks in the rail service, and what was his reaction?

Hon. Mr. Mazankowski: Going back to the statement of rail passenger policy delivered by the former minister, the Honourable Otto Lang, in the House of Commons in 1976, you will recall that there was, among other things, a directive suggesting a single-spine transcontinental network. So, notwithstanding that policy directive, in the course of the hearings conducted by the CTC, they did establish a route structure which essentially was the structure in place prior to November 15. In that route structure, as you are aware, they proposed the continuation of the double-spine transcontinental network. When the hearings were concluded and the recommendations were made, the CTC described that structure as an irreducible minimum. The western transcontinental service went into effect in 1978; the Atlantic service was formally put into place in, I believe, June, 1979, when the *Atlantic Limited* was formalized. You will recall that I became the minister in June, 1979.

While I was minister the matter of rail passenger cutbacks was not brought to my attention, I suspect for very good reason, namely because the *Atlantic Limited* had just been put in place; the western *Supercontinental* was modified to fulfil the terms and recommendation or order of the CTC. There were problems, and I would be remiss if I did not indicate to you that there were concerns about the rising costs associated with VIA, but essentially from the standpoint of the cost overruns.

Mr. Roberts wrote me a letter some time in November outlining a number of problems that needed attention, together with a review of the inception of VIA Rail and where he saw it going. Primarily, he asked me to address five points. The first was the mandate of VIA. I think I can quite freely quote from this, because this letter has been tabled in another

[Traduction]

Le président: Mais auparavant, le Comité voudrait peut-être poser des questions à M. Mazankowski.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, je n'ai pas bien saisis ce qu'a dit le témoin au sujet de la personne qu'il voulait avoir avec lui.

L'honorable M. Mazankowski: Mon collègue M. Tom Siddon, qui était membre de notre groupe de travail, est également ici. Il a contribué d'une manière considérable à la partie du document portant sur l'énergie et, étant donné qu'il est plus expert en la matière que moi-même, j'aimerais, si vous le permettez, qu'il réponde aux questions qui portent sur l'énergie.

Le sénateur Frith: Il ne va pas témoigner?

L'honorable M. Mazankowski: Non.

Le sénateur Marshall: Je n'ai que quelques questions à poser. Cette réduction de 20 p. 100 du service voyageur n'est pas le fruit d'un caprice d'une ou deux personnes; elle doit provenir d'une étude ou d'une enquête quelconque qu'auraient menée les membres de VIA Rail ou du CN. Pendant son mandat de ministre, monsieur Mazankowski a-t-il été consulté par des membres de son personnel concernant la perspective d'effectuer des réductions dans le service ferroviaire et quelle a été sa réaction?

L'honorable M. Mazankowski: Pour en revenir à la déclaration de politique de l'ancien ministre Otto Lang à la Chambre des communes en 1976, sur le service ferroviaire voyageurs, vous vous rappellerez qu'elle comprenait, entre autres, une directive suggérant la création d'un réseau transcontinental unique. Or, malgré cette directive, la Commission canadienne des Transports a créé, pendant les auditions qu'elle a menées, une structure d'itinéraire reprenant essentiellement celle en place avant le 15 novembre. Dans cette structure, comme vous le savez, elle a proposé le maintien du double réseau transcontinental. Une fois les auditions terminées et les recommandations faites, la Commission canadienne des Transports a décrit cette structure comme étant un minimum que l'on ne pouvait réduire. Le service transcontinental de l'ouest a été formé en 1978 et celui de l'Atlantique en juin 1979, au moment de la mise en service de l'*Atlantic Limited*. Vous vous rappellerez que je suis devenu ministre à cette époque-là.

Pendant mon mandat, la question des réductions du service voyageur ne m'a plus été signalée et pour cause, car l'*Atlantic Limited* venait d'être mis en service et le *Supercontinental* de l'ouest a été modifié, pour répondre aux conditions et recommandations, voir l'ordonnance, de la Commission canadienne des Transports. Il y a eu des problèmes, notamment au sujet de la hausse des coûts, concernant la création de VIA, qui provenait essentiellement d'un dépassement de devis.

En novembre, M. Roberts m'a rapporté par écrit un certain nombre de problèmes, un examen de la création de VIA Rail et son avenir. En somme, il m'a demandé de me pencher sur cinq points, le premier étant le mandat de VIA. Je pense pouvoir vous citer des extraits de cette lettre étant donné qu'elle a été déposée dans un autre comité par le ministre

[Text]

committee by the Minister, the Honourable Jean-Luc Pepin. This letter was sent to me on November 20.

The Chairman: Of what year?

Hon. Mr. Mazankowski: In 1979. In that letter Mr. Roberts pointed out that "a precise and unequivocal statement that is understood by all involved is essential." He was commenting there on the mandate of VIA. On other words, there was some urgency in having VIA Rail properly constituted by an act of parliament.

Another of Mr. Roberts' concerns had to do with technology. I think we are all aware that we needed a considerable quantum leap in terms of investment in new equipment to bring rail passenger service technology into the modern era. He pointed out that the present outdated equipment VIA is obliged to use obscures the true potential of rail, and inflates costs.

His third concern had to do with the costing order, namely Costing Order R-6313, and he said that many of the costing procedures emanating from this order are inappropriate when applied to passenger service in isolation. If I might just digress for a moment, I think Costing Order R-6313 was established back in 1969, essentially on the basis of branch line operations and rail passenger operations, during which time 80 per cent of the losses were covered by the federal treasury. When VIA Rail came into existence there was a change, and at that time all losses that were incurred by VIA were essentially covered by the public treasury.

He went on to say that a realistic replacement which recognized the new situation between VIA and the operating railways must be developed and made effective for VIA to achieve full cost control. Mr. Roberts has not changed on that subject. Whenever he has spoken in public or before the Standing Committee on Transport of the House of Commons he has persistently argued that the costing order and the contractual arrangements are not adequate. He always referred to the problems that plagued him with regard to cost overruns and thirteenth billing. As you are probably aware, based upon this formula there is an estimate of costs in the form of a bill that goes out to VIA Rail every month, and then there is a so-called thirteenth bill. Essentially, they really have no control over it, in view of the fact that it is a costing order that was established and approved by the CTC.

The fourth matter that he raised was the matter of control. He pointed out that VIA must get control of its total operations, which he said implies the purchase of its stations, the provision of details of charges made by the railways and the establishment of a right of passenger trains to use railway right-of-ways in relation to freight trains. I think that is fairly straightforward.

The fifth point he made was that a new system of contracting to replace the existing unwieldy system, involving over forty separate contracts, must be established. They have what they call SSRs, subsidiary service requests, and it is a rather unwieldy exercise. I think it is fair to say that when VIA was established we were essentially breaking new ground, so there

[Traduction]

l'honorable Jean-Luc Pepin. Cette lettre m'a été adressée le 20 novembre.

Le président: De quelle année.

L'honorable M. Mazankowski: En 1979. Dans cette lettre M. Roberts mentionne: «Il est essentiel d'avoir une déclaration précise et non équivoque comprise de toutes les parties en cause. Il parlait alors du mandat de VIA. En d'autres termes, il était urgent d'incorporer VIA Rail par une loi du Parlement.

M. Roberts se préoccupait aussi de la technologie: l'équipement de VIA périmé réduit le potentiel réel de la voie ferrée et gonfle les coûts.

Sa troisième préoccupation concernait l'ordonnance sur les frais, nommément l'ordonnance sur les frais R-6313, et il a déclaré que nombre des procédures de cette ordonnance étaient inappropriées, lorsqu'on les appliquait au service voyageurs. Si vous me permettez une courte digression, je pense que l'ordonnance sur les frais R-6313 a été établie en 1963 essentiellement sur la base de l'exploitation des lignes secondaires du service voyageurs, à une époque où 80 p. 100 des pertes était assumées par le Trésor fédéral. Avec VIA Rail, il s'est produit un changement et, à un certain moment, toutes les pertes de VIA étaient assumées par le Trésor public.

Il a ajouté que VIA ne saurait assumer ses frais qu'en élaborant et utilisant une formule réaliste, adaptée à la nouvelle situation qui règne entre VIA et les autres chemins de fer. M. Roberts n'a pas changé d'opinion à ce sujet. Chaque fois qu'il en a parlé en public, ou devant le comité permanent sur les transports de la Chambre des communes, il a répété que l'ordonnance sur les frais, aussi bien que les dispositions contractuelles, n'étaient pas suffisantes. Il a toujours parlé des problèmes que lui posaient les coûts excédentaires et la treizième facture. Vous savez probablement qu'en vertu de cette formule, il existe une prévision des coûts, sous forme d'une facture, qui parvient chaque mois à VIA Rail, sans compter, en outre, ce qu'on appelle la treizième facture. Essentiellement, il n'exerce pas vraiment de contrôle en la matière, puisque c'est une ordonnance qui a été établie et approuvée par la CCT.

En quatrième lieu, il a abordé la question du contrôle. Il a remarqué que VIA doit maîtriser l'ensemble de ses opérations: implique achat de ses gares, frais détaillés des chemins de fer et établissement d'un droit pour les trains voyageurs d'utiliser le chemin de fer en priorité, en rapport avec les trains de fret. Je pense que tout cela est assez clair.

Le cinquième point était l'établissement d'un nouveau système de contrats, pour remplacer le système actuel, peu maniable, qui comporte plus de 40 contrats distincts. Ils ont ce qu'ils appellent des demandes de services complémentaires et c'est une méthode qui n'est guère maniable; je crois qu'il est juste de dire que, lorsque VIA a été établie, nous nous lançons

[Text]

was a certain element of trial and error. The contractual arrangements were coming up for review at the end of 1980, so it was appropriate for these points to be drawn to my attention to be dealt with. He pointed out that the present system unduly restricts the flexibility of management and is extremely wasteful of executive effort.

On the basis of that letter I met with Mr. Roberts on a rather interesting date, namely December 13, 1979, and that is about as far as we got. We talked about some other items in addition to this. We were having some further cost overruns with Bombardier in terms of the ten LRCs that were on order, so we had to dip into the pot for some further funding to fulfil that contract. To paraphrase what I said, I essentially told him that I found nothing difficult in addressing those five items, particularly the establishment of a VIA Rail act, in that I saw the opportunity for parliament and the people of Canada to engage in the kind of public debate that I think is necessary to establish the level of support that there is for rail passenger service, the kind of mandate that we would want to give it, the kind of contractual arrangements we should have and the sort of social and economic considerations that might be examined.

There has never been a full-scale debate on rail passenger service in this country, and that is something that is really lacking. It seems to me that before we proceed to dismantle a system that has just been put in place following extensive public hearings, we would be wiser to clean up some of the odds and ends, such as the costing formula, the clear mandate, the contractual arrangements and better control for VIA Rail. That was about where it ended.

Senator Marshall: In the earlier part of your answer you said, as I understood you, the CTC were quite satisfied with the way VIA Rail operated at that time, before they decided to cut back; they were satisfied with the *status quo*. Am I right in that?

Hon. Mr. Mazankowski: The *status quo* was in effect their recommendation, or their order, so really what is happening here is that the actions of the minister constitute a deviation from the orders prescribed by the CTC.

Senator Marshall: Not only that, but it would appear to me to be one of the reasons why he didn't want to have hearings through the CTC on the cutbacks.

I guess your recommendations are all right, in that you want a full-scale inquiry again, and other things which are legitimate. However, I would point out that in 1969, when they cut out the Newfoundland passenger service we went through this process afterwards. There was a trans-corridor study, and half of my office is tipping at the windows because I still keep the volumes and volumes and volumes outlining what was wrong with passenger service, and the tri-modal type of service that we needed in Canada. Then there was the Sullivan Report dealing particularly with Newfoundland rail service. Nothing has ever happened since. They are probably lying on somebody's desk—on members' and senators' desks—and nothing will ever happen.

What are we going to accomplish by having another public inquiry and by having a VIA Rail act? How are we going to go

[Traduction]

dans l'inconnu et il y a donc un certain pourcentage d'erreurs. Les dispositions contractuelles devaient être révisées à la fin de 1980 et il convenait donc que ces questions me soient signalées. Il a trouvé que le système actuel entrave inutilement la gestion et occasionne un énorme gaspillage des ressources de l'exécutif.

A la suite de cette lettre, j'ai rencontré M. Roberts à une date très intéressante, nommément le 13 décembre 1979 et l'affaire n'a pas beaucoup progressé. Nous avons touché quelques autres questions. Nous avons, avec Bombardier d'autres frais excédentaires pour les dix LRC qui étaient commandés, pour lesquels il nous fallait puiser dans nos fonds l'argent nécessaire. Je lui ai dit, en somme, que je n'éprouvais aucune difficulté à m'occuper de ces cinq points, particulièrement l'établissement d'une loi sur VIA Rail, où je voyais l'occasion, pour le Parlement et la population du Canada, de prendre part au débat public qui s'impose, je crois, pour appuyer le service voyageurs, le mandat dont nous aimerions le doter, les dispositions contractuelles qui s'imposent et les considérations sociales et économiques qu'il conviendrait d'étudier.

Il n'y a jamais eu, au Canada, de véritable débat sur le service passagers et c'est quelque chose qui fait vraiment défaut. Il me semble qu'avant de commencer à démembrer le système qui vient d'être mis en place, à la suite d'audiences publiques prolongées, nous ferions mieux de faire la lumière sur la formule des frais, le mandat précis, les dispositions contractuelles et un meilleur contrôle pour VIA Rail. C'est à peu près là que les entretiens se sont terminés.

Le sénateur Marshall: Dans la première partie de votre réponse, vous avez dit, je crois, que la CCT était assez satisfaite de la façon dont VIA Rail fonctionnait alors, avant d'opérer des restrictions; qu'elle était satisfaite de la situation. Ai-je raison?

L'honorable M. Mazankowski: Le *statu quo* a, en effet, fait l'objet de leur recommandation ou de leur ordonnance: aussi, le ministre s'écarte-t-il des ordonnances prescrites par la CCT.

Le sénateur Marshall: Il me semble de plus que c'est l'une des raisons pour lesquelles il ne voulait pas avoir, sur les réductions, d'audiences par l'intermédiaire de la CCT.

Vos recommandations sont, je crois, convenables: vous demandez qu'il soit ouvert une nouvelle enquête et aussi d'autres mesures, tout aussi légitimes. Je vous signale toutefois, qu'après que le service voyageurs a été retranché en 1969, à Terre-Neuve, il nous a fallu nous plier à cette procédure. Il y a eu une étude du service trans-continental, et la moitié des fenêtres de mon bureau s'inclinent sous le poids des masses de volumes où l'on expose les raisons du mauvais fonctionnement du service voyageurs et du service tri-modal, dont nous avons besoin au Canada. Puis vint le rapport Sullivan, portant sur le service ferroviaire de Terre-Neuve. Depuis, aucune nouvelle. Ces documents traînent probablement sur un bureau, sur les bureaux des députés et des sénateurs et rien n'en résultera.

Et que pourra nous valoir de plus une autre enquête publique et une loi sur VIA Rail? Comment procéder et où nous

[Text]

about it, and how can we stop? We're always putting out fires for some reason or other, not only with rail service but with everything. I think it's time we found a procedure, when everybody is talking about reform of the House of Commons and reform of the Senate, whereby senators and M.P.s mean something in this country of ours. What purpose is a full-scale public inquiry going to serve, other than go through a bunch of frustrations again over a few years and have nothing ever happen, while anybody is in power?

Hon. Mr. Mazankowski: I think it is pointed out in the report that there are several unknowns. There is argument about the level of energy efficiency; there is argument about whether Costing Order R-6313 is the right way to allow the railways to charge VIA for its services; there are several arguments about whether VIA should simply provide an inter-city service or should provide transcontinental services. In my fourteen years in the House of Commons there has never been a debate on national transportation policy, particularly rail passengers policy. The minister, in his wisdom—I speak with some experience, knowing the constraints of funding—was faced with the challenge of cutbacks to carry out his program.

VIA Rail is a pretty easy target. The figures used to support VIA Rail were there in one lump and they are pretty easy to attack. The level of subsidy that is paid to the surface mode or the air mode is easily identifiable. He obviously chose this route because he is of the opinion that the more passengers you haul the more money you are going to lose. That will be the case given the costing formula, given the age of our technology, and given the fact that rail passenger service has not been treated as a priority. Notwithstanding all these items, rail passenger ridership has increased by some 41 per cent over the last four years. Back in 1977, when VIA took over, there were about four and a half million passengers hauled a year, and today seven and a half million passengers are hauled.

Then there is this suggestion about VIA being “insignificant”. It may very well be insignificant in terms of comparing it with the private passenger car, but if you look at 1979 statistics on domestic inter-city travel, excluding the passenger car it will be found that most of the people moved about 14½ million, and VIA Rail is right up there at about 7 to 7½ million, so it is fairly high in relationship to other modes of public transportation. Looked at in terms of percentages, compared with the private passenger car, which accounts for about 85 per cent of inter-city service, rail is very insignificant, only 2 per cent; bus 4.3 per cent and air about 5 per cent. We have a situation in which we must not compare apples and oranges.

Senator Marshall: Mr. Chairman, I don't want to go any further for the time being, because I have taken up some time, or at least the former minister has done so in answering me, so I will forgo any further questions for the time being.

Senator Frith: Mr. Mazankowski, the first part of your evidence related to this report, and you prefaced most of your comments with the statement “This is what we heard.” Before I ask you some questions, do I take it you agree with all of the things you said you heard?

[Traduction]

arrêter? Nous passons notre temps à courir au plus pressé, ici et là et pour une raison ou une autre, non seulement avec le système de voies ferrées mais avec tout. Je pense qu'il est temps, quand tous parlent d'une réforme de la Chambre des communes du Sénat, que nous trouvions le moyen pour les sénateurs et les députés de faire quelque chose pour le Canada. A quoi servira une enquête publique poussée, sauf à ressasser encore de vieilles frustrations et à aboutir à rien.

L'honorable M. Mazankowski: On signale, je pense, dans le rapport, plusieurs inconnus. On y parle du niveau de l'efficacité énergétique; on se demande si l'ordonnance sur les frais R-6313 est le bon moyen de permettre aux chemins de fer de faire payer VIA pour ses services; on discute beaucoup pour savoir si VIA devrait assurer un service interurbain ou des services transcontinentaux. Pendant les quatorze années où j'ai été à la Chambre des communes, il n'y a jamais eu de débat sur la politique nationale de transport, en particulier celui des voyageurs. Le Ministre, dans sa sagesse—je parle d'expérience, connaissant les contraintes du financement—devait lutter contre les réductions pour exécuter son programme.

VIA Rail est une cible facile. Les chiffres cités à l'appui de VIA Rail étaient là, et il sont assez facile à attaquer. Les subsides versés pour le transport de surface ou aérien sont faciles à identifier. S'il choisi cette route, c'est évidemment parce qu'il est d'avis que, vous transportez des voyageurs, plus vous perdrez d'argent. Il en sera ainsi, compte tenu de la formule des frais, de l'âge de notre technologie et de ce que le service voyageurs n'a pas été traité comme une priorité. Malgré tout, les abonnés du service voyageurs ont augmenté d'environ 41 p. 100, au cours des quatre dernières années. Lorsque VIA a commencé, on transportait par année environ 4 millions et demi de voyageurs et, aujourd'hui, on en transporte 7 millions et demi.

Puis on a prétendu que VIA est «insignifiant». Il l'est peut être par rapport aux voitures privées, mais si vous regardez les statistiques de 1979 sur les voyages intérieurs interurbains, à l'exclusion de la voiture privée, la plupart des gens ont voyagé par autobus, soit quelque 36 millions. Les lignes aériennes en ont transporté environ 14 millions et demi et VIA Rail vient au second rang, avec les autres modes de transport public. Si on compare le rail, en pourcentage, avec la voiture privée, qui représentent 85 p. 100 du service interurbain, il est tout à fait négligeable, seulement 2 p. 100; Le car représente 4.3 p. 100 et l'avion, environ 5 p. 100. Il ne faut pas rapprocher ici des choses qui ne se comparent pas.

Le sénateur Marshall: Monsieur le président, je ne veux pas aller plus employer loin, pour le moment, car j'ai déjà accaparé beaucoup, ou, tout au moins, l'ancien ministre l'a fait, en ne répandant; je m'en tiendrai donc à quelques questions.

Le sénateur Frith: Monsieur Mazankowski, la première partie de votre témoignage se rapportait à ce rapport et vous avez préfacé la plupart de vos commentaires de la déclaration «c'est ce que j'ai entendu dire». Avant de vous poser des questions, dois-je considérer comme acquis que vous convenez de toutes les choses que vous déclarez avoir entendues?

[Text]

Hon. Mr. Mazankowski: The conclusions and recommendations are basically the result of our findings based upon what we heard, both during the hearings and in information that was directed to us in the form of letters and personal representations. We acknowledge, as I pointed out, that the process we went through is not totally adequate; it is not a substitute for a full-scale public inquiry because of the lack of balance. There are statements cited in the report that we were not able to confirm or accept. I think that is very important.

This goes back to Senator Marshall's question as to what good a full-scale public inquiry will do. We would like to see a full-scale public inquiry, perhaps through the CTC, but preferably through a joint parliamentary committee, so that some of these allegations, if you want to call them that, contained in our report can be dealt with. We really throw that challenge out to anyone who wishes to pursue the matter further. That is why I am pleased about the work that this committee is doing here, because it gives us an opportunity to place before you some of the things we heard. Perhaps in the course of your deliberations you may want, through your efforts, to challenge some of those statement, and either concur with them or disagree with them. But the challenge is there.

Senator Frith: You are still saying "us." I want to ask you some questions as a former Minister of transport. I want to know what you think. You didn't just table this report. If it were just a matter of what is in this report you would not have needed to come here, because we can read the report.

Hon. Mr. Mazankowski: Perhaps I could answer that briefly, Mr. Chairman. If I were contemplating a rationalization, or so-called revitalization, of VIA Rail I would not embark upon a process of unilateralism. I think public transportation is a matter that should be discussed in public. Surely the people who are being affected directly and indirectly should have a chance to be heard.

Senator Frith: I understand that. I understand your position, and that of your task force, has a lot to do with the process, but I want to talk also about the substance. I think we understand your position on the process. Do you, the Honourable Don Mazankowski, agree with the conclusions in this report?

Hon. Mr. Mazankowski: Yes, I do.

Senator Frith: Then let me ask you about a word that you used. In your capacity as chairman of this task force, and also as a former minister, do you see these moves, these cutbacks and this rationalization, as—to use your word—"dismantling" VIA Rail?

Hon. Mr. Mazankowski: Yes, senator, because, as I pointed out earlier, I think that to dismantle 20 per cent of the system without reducing the fixed costs in a commensurate fashion will only further aggravate the revenue loss position of the existing network. For example, I look at a rather elaborate station in Edmonton; I'm not sure what sort of rental is paid,

[Traduction]

L'honorable M. Mazankowski: Les conclusions et les recommandations sont fondamentalement le résultat de nos conclusions, fondées sur ce que nous avons entendu, tout aussi bien durant les audiences et par les informations qui nous ont été fournies sous forme de lettres et de représentations personnelles. Nous reconnaissons, comme je l'ai souligné, que le processus que nous avons choisi n'est pas totalement adéquat; ce n'est pas un substitut pour une enquête publique générale à cause du manque d'équilibre. Il y a des déclarations qui ont été citées dans le rapport que nous n'avons pas pu confirmer ni accepter. Je pense que c'est très important.

Cela revient à la question du sénateur Marshall voulant savoir quelles seraient les conséquences d'une enquête publique générale. Nous aimerions une enquête publique, peut être par l'intermédiaire de la CTC, mais de préférence au moyen d'un Comité mixte parlementaire, pour traiter certaines des allégations, si c'est ainsi que vous voulez les appeler, contenues dans le rapport. Nous posons ce défi à quiconque veut poursuivre la question. C'est pourquoi je me réjouis du travail que le Comité accomplit en ce moment, parce qu'il nous donne l'occasion de placer devant vous certaines des propositions que nous avons entendues. Vous voudrez peut être, dans le cours de vos délibérations, remettre en cause certaines de ces déclarations, les approuver ou les condamner. Mais le défi existe.

Le sénateur Frith: Vous continuez à dire «nous». Je vais vous poser quelques questions, en votre qualité d'ancien ministre des Transports. Je veux savoir ce que vous pensez. Vous n'avez pas seulement déposé ce rapport. Si c'était une question de savoir ce qu'il contient, vous n'auriez pas besoin d'être ici, parce que nous pourrions lire le rapport.

L'honorable M. Mazankowski: Je pense peut-être répondre brièvement, monsieur le président. Si j'envisageais une rationalisation ou une prétendue revitalisation de VIA Rail, je ne m'engagerais pas dans l'unilatéralisme les transports publics sont, je crois, une question qu'il convient de discuter en public. Il est certain que ceux qui en subissent les répercussions, directes ou indirectes, devraient pouvoir se faire entendre.

Le sénateur Frith: Je vous entends. Je comprends votre position et je sais que votre groupe de travail est intimement lié au processus, mais je veux parler aussi de la substance. Êtes-vous d'accord, honorable Mazankowski, avec les conclusions de ce rapport?

L'honorable M. Mazankowski: Oui, je le suis.

Le sénateur Frith: Dans ce cas-là, laissez-moi vous poser une question, au sujet d'un terme que vous avez employé. En votre qualité de président de ce groupe de travail, et aussi d'ancien ministre, considérez-vous que ces initiatives, ces restrictions et cette rationalisation, sont en train de—pour utiliser votre expression—«disloquer» VIA Rail?

L'honorable M. Mazankowski: Oui, sénateur, parce que, comme je l'ai fait remarquer précédemment, je pense que disloquer 20 p. 100 du réseau, sans réduire appréciablement les frais fixes, ne fera qu'aggraver les pertes du réseau. Prenons, par exemple, une gare assez importante, à Edmonton; j'en ignore le loyer, mais la gare est importante et assez rentable.

[Text]

but the station is fairly elaborate and fairly good. To take the transcontinental out of there and run day trains, which I am sure will reduce the number of passengers going through there, will simply reduce the revenue vis-à-vis the fixed expenditure. In other words—

Senator Frith: I am asking you whether you see the cuts—

The Chairman: Excuse me, Senator Frith. I don't want to create any difficulties for anybody, but I think the witness is endeavouring to answer. If you will permit me to say so, I was before a tribunal yesterday where the person presiding found it necessary to remind me of that with some vigour. I don't want to pass on the kind of warning I got, because it would not be appropriate for this committee. Perhaps we could let the witness answer.

Senator Frith: Mr. Chairman, we might as well have this out right now.

The Chairman: All right, let's have it out. What do you want to have out?

Senator Frith: I agree the witness should be allowed to answer, but I think you as a chairman should also realize that you owe a duty to the questioner, and that is to allow the questioner to try to have his question answered. I listened for some length of time, and I wanted to tell the witness that, of course, I wanted him to take as long as he wants to answer, but I was hoping to remind him of what my question was, so that he could spend the long time he is going to spend answering in answering my question rather than just talking about another subject. I wanted him to come back to the point of my question, which was the use of the word "dismantle"; I was wanting to direct his attention to that. I think you have to find a balance somewhere between those two things, Mr. Chairman.

The Chairman: You and I can take up quite a lot of time discussing this matter and thus deprive the witness of his time and the questioner of his. I do not intend to proceed very long. You have the right to have your questions answered, or else have the witness say he does not wish to answer. I know of no rule that forces him to answer; at least, none that has ever been invoked during my time in any of our committees. I have a duty to the questioner and I have tried to discharge that duty. However, the questioner also has a duty to allow the witness an opportunity to answer, and if the question is not answered satisfactorily he can ask the question again or go on to another question.

If I may say one other thing, the minister was not, with one exception, interfered with in any way when he was here, even though sometimes it was perfectly clear to all observers that he was not responsive to the questions that were being asked. It would be my view that any privilege we allowed to the minister is available to and ought to be allowed to the former minister. If your question has not been answered and you would now like to repeat it, I am sure—

Senator Frith: I'm going to let it go on as long as you like, Mr. Chairman, but I do want to make one point. I have about six or seven questions, some of which can be answered fairly

[Traduction]

Si l'on supprime le transcontinental dans cette région et qu'on lui substitue des trains de jour, ce qui, j'en suis sûr, réduira le nombre des usagers, et partant, les recettes par rapport aux frais fixes. Si, en d'autres termes...

Le sénateur Frith: Je vous demande si vous voyez que les restrictions...

Le président: Pardon, sénateur Frith, mais je pense que le témoin essaie de répondre. Si vous me permettez de le dire, j'ai témoigné hier devant un tribunal où le président a jugé nécessaire de me rappeler énergiquement à l'ordre. Je ne veux pas en discuter, car ce rappel ne relève pas de ce comité. Laissons donc la parole au témoin.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, autant tirer la question au clair, dès maintenant.

Le président: D'accord. De quelle question s'agit-il?

Le sénateur Frith: Je conviens qu'il faut permettre au témoin de répondre, mais vous devez, je crois, en qualité de président, veiller aussi à ce que celui qui pose les questions obtienne une réponse. J'ai écouté pendant quelque temps et je voulais rappeler au témoin que, bien sûr, il disposait du temps voulu pour répondre à ma question mais j'espérais lui rappeler quelle était ma question, afin qu'il puisse consacrer ce temps à y répondre, au lieu de l'employer à discuter d'un autre sujet. Je voulais lui rappeler ma question, qui porte sur le mot «démembrer». Je pense que vous devez essayer de concilier ces deux attitudes, monsieur le président.

Le président: Nous pouvons, vous et moi, mettre longtemps à en discuter, privant ainsi le témoin et celui qui lui pose les questions du temps qui leur revient. Je n'entends pas m'y arrêter très longuement. Vous avez droit à une réponse et le témoin peut refuser de répondre. Aucune règle le contraint à répondre; aucune, en tout cas, qui ait jamais été invoquée lorsque je faisais partie d'un de vos comités. J'ai des devoirs envers celui qui pose des questions et j'ai essayé de m'en acquitter. Cependant, celui qui interroge doit aussi donner au témoin l'occasion de répondre et, si le témoin ne répond pas de façon satisfaisante, il peut poursuivre la question sous une autre forme ou passer à une autre.

Si je peux ajouter un mot, le ministre n'a pas été interrompu, à une exception près, même si, pour tous les observateurs, il était manifeste qu'il ne répondait pas aux questions. A mon avis, tout privilège dont jouit le ministre doit revenir également à l'ancien ministre. Si l'on n'a pas répondu à votre question, veuillez la répéter, je suis certain que...

Le sénateur Frith: La situation pourra subsister aussi longtemps que vous le voudrez, monsieur le président, mais permettez-moi une remarque. J'ai à poser six ou sept questions

[Text]

shortly. If the former minister wants to go on and answer them at great length and you as chairman are going to let him do that, whether I think they are dealing with my question or not, so be it. But I know what is going to happen; somebody is going to say, "Look, give somebody else a chance." Anyway, that's the way these things go. I will come back at the end of this answer to ask again for an answer to the question I'm supposedly getting an answer to.

The Chairman: I invite you now to repeat the question which you were about to repeat when I thought it appropriate to make a comment myself.

Senator Frith: It may be we will just quarrel over the meaning of a word. I think that what we are looking at here are cuts, and I asked the former minister whether he looked at these cuts as dismantling the system, not some system.

Hon. Mr. Mazankowski: Perhaps you could give me an indication as to where that is in the report.

Senator Frith: You just used the word a few minutes ago. You said, "If we are going to dismantle a system." That is why I wrote the word down. I simply wanted to know whether that was just a casual use of the word. I have no quarrel if that was the idea. But if it reveals your attitude, namely that you see these cuts as the dismantling of the system—

Hon. Mr. Mazankowski: You started out by asking me whether I agreed with everything in the report and then you threw in the word "dismantling". I simply wanted to know precisely where it was used in the report. You are right in saying that I did use the word "dismantling" in response to a question, but I was not aware that it was used in the report. Perhaps that may have some bearing on it.

IF I might elaborate on that point, I think that when you have two transcontinental systems in place and you remove one, then you have dismantled half of the system.

Senator Marshall: Right.

Hon. Mr. Mazankowski: Furthermore, you heard the minister say—and I have heard him say it many times—that there will be nothing stopping him from dismantling or reducing another 20 per cent next year or 50 per cent, and I think that is the fear that is in the minds of many people who have come to rely upon rail passenger service.

Senator Frith: Perhaps you do not take seriously the part of these cuts that relates to increasing and improving service elsewhere as a result of the savings?

Hon. Mr. Mazankowski: Could you be more specific?

Senator Frith: The planned cuts are stated as being cuts that are going to save money, that can increase and improve service on those routes that are more highly used and are potentially more profitable. Do you not take that seriously? Is that why you say it is "dismantling"?

Hon. Mr. Mazankowski: You say "potentially more profitable." You are talking about shifting the resources into the Quebec-Windsor corridor.

[Traduction]

auxquelles on peut répondre brièvement. Si l'ancien ministre veut continuer à y répondre de façon élaborée et si vous, en qualité de président, l'y autorisez, qu'elles se rattachent ou non à ma question, qu'il en soit ainsi. Mais je sais que quelqu'un dira: «Donnez la parole à quelqu'un d'autre». C'est ainsi que les choses se passent. Je reviens à la fin de cette question, pour laquelle je suis censé recevoir une réponse.

Le président: Je vous invite à répéter la question que vous étiez sur le point de poser de nouveau, quand j'ai cru opportun de vous interrompre.

Le sénateur Frith: Ce peut n'être qu'une querelle de mot. Je pense que nous nous intéressons en ce moment aux restrictions et j'ai demandé à l'ancien ministre s'il considérait que ces restrictions étaient une dislocation du réseau.

L'honorable M. Mazankowski: Peut-être pourriez-vous me donner une idée de l'endroit où cela se trouve dans le rapport.

Le sénateur Frith: Vous avez utilisé vous-même ce mot il y a quelques minutes. Vous avez dit: «Si vous avez l'intention de disloquer un réseau.» C'est pourquoi j'ai pris note du mot. Je voulais simplement savoir si ce n'était qu'une utilisation ordinaire du mot. Je suis d'accord, si c'était là l'intention. Mais si vous entendez par ces réductions une dislocation du réseau...

L'honorable M. Mazankowski: Vous m'avez demandé d'abord si j'étais d'accord avec tout ce que contient ce rapport et, ensuite, vous avez introduit ce mot «dislocation». Je voulais simplement savoir où ce mot se trouvait dans le rapport. Vous avez raison de dire que j'ai utilisé le mot «dislocation» en réponse à une question, mais je n'étais pas au courant qu'il avait été utilisé dans le rapport. Ce mot a, peut-être, des répercussions.

Si je puis expliciter ce point, je pense que vous avez en place deux systèmes transcontinentaux et, si vous en supprimez un, vous disloquez la moitié du système.

Le sénateur Marshall: Exactement.

L'honorable M. Mazankowski: En outre, vous avez entendu le ministre déclarer—et je l'ai entendu moi-même répéter que rien ne l'empêchera de disloquer ou d'enlever un autre 20 p. 100 l'an prochain ou 50 p. 100, et je pense que c'est ce que redoute nombre de personnes qui ont appris à se fier au service voyageurs.

Le sénateur Frith: Vous ne prenez peut-être pas sérieusement la part de ces restrictions, qui visent à augmenter et à améliorer ailleurs le service, par suite des économies?

L'honorable M. Mazankowski: Précisez, je vous prie.

Le sénateur Frith: Les restrictions prévues visent à économiser de l'argent; cela peut augmenter et améliorer les services, qui sont plus fréquemment utilisés et, potentiellement, plus rentables. Ne prenez-vous pas cela sérieusement? Est-ce pour cela que vous parlez de «dislocation»?

L'honorable M. Mazankowski: Vous dites: «possiblement peu rentable.» Vous parlez de déplacer les ressources dans le corridor Québec-Windsor.

[Text]

Senator Frith: And into equipment over all parts of the service.

Hon. Mr. Mazankowski: Essentially to the Quebec-Windsor corridor, and there is a very interesting debate about that subject. If you were aware of the presentation that the Voyageur bus people made to the Standing Committee on Transport of the House of Commons you would know that they had become very concerned about the shift of emphasis to the Quebec-Windsor corridor, because it may very well put them in a position where they will have to come cap in hand to the government for subsidy. At the present time that is one of their most lucrative routes. As a matter of fact, in the presentation before the House of Commons committee it was pointed out that of the 28 routes in the province of Quebec only eight earn enough revenue to meet operating costs. Of those eight routes, the Montreal-Quebec City route generates 63 per cent of the company's contribution. In other words, the high volume corridor enables the bus system to provide inexpensive service to the many marginal routes in rural areas.

If VIA is going to emphasize its operation on the Quebec-Windsor corridor they could very well jeopardize the future of the bus industry, because the bus industry uses that lucrative route to cost subsidize its feeder lines which serve a lot of rural areas in very lightly travelled localities. That, I am sure, is another point that has not been thought through very clearly. You may very well be faced with the option of either reducing the level of bus service in those areas which are lightly travelled or isolated or asking the bus companies to go to the federal government for a subsidy to support their existing structure.

Senator Frith: So you don't think it is a good idea to upgrade the system?

Hon. Mr. Mazankowski: I didn't say that. I am simply saying that there are some other considerations that should be thought through very clearly, and I suggest to you perhaps that has not been the case. Most people have felt that this is a great decision for the bus companies, that this is really a decision that has been manoeuvred and manipulated by the bus lobby. To quote the people from Voyageur, they throw a little different light on it, and I think that it is a matter that should be considered.

Senator Frith: Mr. Chairman, I think I will give up on the word "dismantle" now that we are into bus service. I was trying to understand whether the witness's conception, as part of his attitude and philosophy on his objections to these cuts, was that it was in effect a dismantling. I understand that what he means...

Hon. Mr. Mazankowski: With all due respect...

The Chairman: Excuse me, but I think it works both ways. Let Senator Frith finish his question, if you will, if it was a question.

Senator Frith: I was trying to explain to the witness that it would help me to understand his opposition to these cuts if he looked at it as a dismantling. That is why I was trying to direct his attention to some other aspect of it that I did not think

[Traduction]

Le sénateur Frith: Et dans l'équipement sur toutes les parties du service.

L'honorable M. Mazankowski: Du corridor Québec-Windsor surtout, sur lequel porte un débat très intéressant. Si vous étiez au courant du mémoire que Voyageur a présenté au Comité permanent sur les Transports de la Chambre des communes, vous sauriez que les membres en sont arrivés à se préoccuper énormément du déplacement de l'intérêt sur l'itinéraire Québec-Windsor, parce que cela peut fort bien les pousser à demander l'aide du gouvernement. À l'heure actuelle, c'est l'un des itinéraires le plus lucratif. En fait, dans le mémoire présenté au Comité de la Chambre des communes, on soulignait que des 28 itinéraires de la province de Québec, huit seulement rapportaient assez de recettes pour couvrir les frais d'exploitation. De ces huit itinéraires, la route Montréal-Québec rapporte 63 p. 100 des recettes de la société. En d'autres termes, ce rendement permet au système d'autobus de fournir des services à bon marché aux nombreux itinéraires marginaux des régions rurales.

Si VIA a l'intention d'augmenter son exploitation du corridor Québec-Windsor, le système pourrait nuire énormément à l'avenir de l'autobus, parce que cette industrie utilise l'itinéraire lucratif pour accorder des subventions aux lignes secondaires qui desservent une quantité de régions rurales dans des localités très peu fréquentées. C'est là, j'en suis sûr, un autre point sur lequel on n'a pas suffisamment réfléchi. Vous pouvez très bien être tenus de diminuer le niveau de service d'autobus dans ces régions, qui sont très peu fréquentées ou isolées, ou de demander aux sociétés d'autobus de demander au gouvernement fédéral des subventions.

Le sénateur Frith: Vous ne croyez donc pas que ce soit une bonne idée d'améliorer le système?

L'honorable M. Mazankowski: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je dis simplement qu'il y a d'autres considérations dont on devrait tenir compte et je suggère que cela n'a peut-être pas été fait. La plupart des gens ont ressenti qu'il s'agissait là d'une grande décision pour les sociétés d'autobus, que c'est vraiment une décision qui a été manoeuvrée et manipulée par le «lobby» autobus. Pour citer les responsables de Voyageur, les choses semblent un peu plus claires maintenant et je pense que c'est une question dont on devrait tenir compte.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, je pense que je vais laisser tomber le mot «dislocation» maintenant que nous entrons dans le service d'autobus. J'essayais de comprendre si la conception du témoin, considérant son attitude et ses principes au sujet de ses objections aux réductions, était qu'il s'agissait en effet d'une dislocation. Je comprends que ce qu'il veut dire...

L'honorable M. Mazankowski: Seul votre respect...

Le président: Je m'excuse, mais je pense qu'il faut donner à chacun son tour. Permettez au sénateur Frith de finir sa question.

Le sénateur Frith: J'essayais d'expliquer au témoin que cela me serait utile pour comprendre son opposition à ces réductions, s'il considérait la chose comme une dislocation. C'est pourquoi j'ai essayé d'attirer son attention sur certains aspects

[Text]

represented dismantling. But I think I've had enough of that, because I think we might go too far afield, unless the witness wants to add something. If he will stick to the word—

Hon. Mr. Mazankowski: I thought I answered that question very succinctly.

Senator Muir: We're not in the Supreme Court of Canada here. Don't forget, Senator Frith, you're not in court when you pose that question.

Senator Frith: Am I out of order in asking these questions, Mr. Chairman?

Senator Muir: On a point of order. I raised this at a previous session about Senator Frith. I commended him very highly on his questioning. I still do. But he must remember he is not defending a murderer or something of that nature when he has a witness here. I have no doubt Mr. Mazankowski can handle himself, but for goodness sake let's have some ordinary questions seeking information without putting words into the mouth of the witness. I think the word "dismantling" was explained. How far are we going to go on this? I was glad that the chairman decided to say something today, because he wasn't too happy with me the last day.

The Chairman: All of us have heard the point of order and it is not necessary for me to say anything more about it. Perhaps Senator Frith would take up his questioning again, if he has not finished.

Senator Frith: Mr. Chairman, I now want to ask the witness about the expression used in the report, and which he used in his testimony, about the impact of these cuts on people who rely on rail service. I want to understand what he means by "rely on." I may be misinformed, but I understand that no cut of service is being made where there is no alternative method of transportation. Am I wrong? If I am right about that, I take it "rely on" means "have come to use exclusively", but that there are no cuts that are made if there is no alternative mode of transportation.

Hon. Mr. Mazankowski: "Alternative forms of transport" is something that there are various definitions of. However, I can point out two specific areas where this was brought to our attention where there will be a rather dramatic detrimental effect. One has to do with the discontinuance of service between Jasper and Vancouver. That is a fairly substantial distance, 800 miles, which is rather long for a bus service. There is no provision for adequate air service. That will impact most directly on the tourist industry and the tourist potential, particularly foreign tourists. It has been estimated that the loss to Jasper as a result of the discontinuance of the service into Jasper will result in the loss of some \$10 million revenue. There are also suggestions by the tourist industry that the cutbacks in the rail passenger service could produce a loss of anywhere from \$30 million to \$40 million to the tourist industry.

I know there are areas in Atlantic Canada where this would apply as well, although I cannot be precise about the names of

[Traduction]

de ces réductions qui, à mon avis, ne représentaient pas de dislocation. Mais je pense que j'en ai eu assez, parce que je crois que nous pouvons aller trop loin, à moins que le témoin veuille ajouter quelque chose. S'il s'en tenait à la question...

L'honorable M. Mazankowski: Je pensais avoir répondu à cette question avec concision.

Le sénateur Muir: Nous ne sommes pas ici à la Cour suprême du Canada. N'oubliez pas, Sénateur Frith, que vous n'êtes pas devant un tribunal lorsque vous posez cette question.

Le sénateur Frith: Est-il contraire aux règlements de poser ces questions, monsieur le président?

Le sénateur Muir: Un rappel aux règlements. J'ai posé cette question lors d'une session précédente au sujet du sénateur Frith. J'appréciais bien les questions qu'il posait. Je les apprécie encore. Mais il doit se souvenir qu'il ne défend pas ici un meurtrier: c'est un témoin. Je suis certain que M. Mazankowski suffit à sa défense mais, je vous en prie, essayons de poser des questions propres à nous apporter des renseignements, sans mettre les mots dans la bouche du témoin. Je pense que le mot «dislocation» a été expliqué. Allons-nous, longtemps encore, poursuivre la discussion sur ce point? Je me suis réjoui que le président ait décidé de protester aujourd'hui, parce qu'il n'était pas très content de moi, lors de la dernière réunion.

Le président: Nous avons tous entendu le rappel aux règlements et il n'est pas nécessaire pour moi d'y ajouter quoi que ce soit. Peut-être le sénateur Frith voudra-t-il reprendre ses questions, s'il n'a pas terminé.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, au sujet de l'expression que le témoin a utilisée dans son rapport et dans ses témoignages, et qui porte sur l'incidence de ces réductions sur les personnes qui dépendent de ce service voyageur, je voudrais savoir ce qu'il entend par «dépend». J'ai cru comprendre qu'aucune réduction de services n'aura lieu, là où il n'existe pas d'autre mode de transport. Est-ce exact? Dans l'affirmative, j'imagine que «dépend de» veut dire «utilise exclusivement».

L'honorable M. Mazankowski: On peut donner plusieurs définitions à l'expression «autre mode de transport». Toutefois, je peux mentionner deux domaines où cet élément nous a été signalé où toute réduction pourrait avoir un effet nuisible considérable. Il s'agit, en premier lieu, de la cessation de service entre Jasper et Vancouver, service qui s'étend sur une distance importante, 800 milles, qui serait trop longue à parcourir en autobus. D'autre part, les installations n'existent pas pour assurer un service aérien. Il y aura donc des répercussions sur l'industrie du tourisme, celle des touristes étrangers, plus particulièrement. On calcule que Jasper éprouverait une perte d'environ 10 millions de dollars. L'industrie du tourisme a également déclaré que les réductions du service voyageurs pourraient entraîner une perte de quelque \$30 ou \$40 millions.

Il y a, je sais, du côté des régions Atlantique, qui sont dans le même cas, et dont j'ignore le nom. Toutefois, dans le région

[Text]

the communities. However, in the area from Winnipeg to Saskatoon, the alternative service that is going to be provided by rail will go through from Winnipeg to Regina and then up to Saskatoon, which will result in the loss of rail passenger service, any kind of rail passenger service, between the points of Winnipeg and Saskatoon, that diagonal, and as a result places like Rivers, Watrous and Melville will not have substitute service. That is the point that has been made. In the minister's press release, he has indicated that while the transcontinental services are being reduced, they are going to be replaced with effective inter-city day services. That is not the case. Those distances are quite substantial to be considered as logical and realistic bus alternatives.

Senator Frith: Then "rely on" means to rely on alternative means; the service will not be cut off, subject to the reservations that you have about those alternative means?

Hon. Mr. Mazankowski: Sure you can drive a car. Transportation will be available by car, yes.

Senator Frith: And any other alternative means that might be there.

Hon. Mr. Mazankowski: As I indicated, the bus service will still be available between Jasper and Vancouver, but the bus service is not conducive to the overseas tourist potential, particularly people from the Pacific Rim countries.

Senator Frith: You also mentioned the impact on energy saving related to the efficiency of rail as a method of moving people. Do you have any quarrel with the figures that confirm your view of its efficiency when it is fully loaded but it is inefficient when it is not fully loaded?

Hon. Mr. Mazankowski: I think that's a fair assessment, that rail passenger service has the potential of being the most energy-efficient. You are quite right in saying that an empty train is not energy-efficient. When we are talking about the load factors that exist on *The Atlantic Limited*, for example, an 80 per cent occupancy rate, I think, is pretty good for any mode of public transportation. Therefore, I would think the energy-efficiency factor on a run like that would be very good. Perhaps I might allow Mr. Siddon to comment.

Senator Frith: Yes indeed. When he does that, I would like both of you to understand what you have said, and perhaps he would tell us the difference between occupancy rate and load factor, because they are a bit different. Please go ahead, Mr. Siddon.

Mr. Tom Siddon, M.P.: Mr. Chairman, perhaps you would permit me to enlarge on the question Senator Frith has asked. It is a fact that rail passenger trains are more energy-efficient than any other form of transport, for two reasons. One of them is the same reason that highway transporters are wanting to hook extra trailers behind their transport trucks and that we are now using articulated buses. The longer a transportation vehicle, the less aerodynamic drag it offers to the wind, and that is why on highways units are now going to much longer cargoes. The following cars travel in the wake of the engine and the front cars. So, for this reason, trains are going to use less energy per passenger mile, than any other form of trans-

[Traduction]

s'étendant de Winnipeg à Saskatoon, le service de remplacement qui sera assuré par chemin de fer ira de Winnipeg à Regina et, ensuite, jusqu'à Saskatoon, entraînant ainsi une perte du service voyageurs entre Winnipeg et Saskatoon. Les localités comme Rivers, Watrous et Melville ne seront donc pas desservies par un autre service. C'est ce qui a été dit. Dans son communiqué, le Ministre a déclaré que, même si les services transcontinentaux étaient réduits, ils seraient remplacés le jour par des services efficaces inter-urbains. Or, il n'en est rien. Ces distances, trop longues, ne sauraient être franchies par autobus.

Le sénateur Frith: «Dépendre de» veut donc dire dépendre d'un autre moyen de transport; le service ne sera pas éliminé, sous réserve des objections que vous pourrez avoir sur ces autres modes?

L'honorable M. Mazankowski: Bien sûr, vous pouvez prendre votre voiture.

Le sénateur Frith: Où tout autre mode de transport qui vous est offert.

L'honorable M. Mazankowski: J'ai dit que le service d'auto-car sera toujours assuré entre Jasper et Vancouver, mais il n'attirera pas les touristes étrangers, notamment ceux qui viennent des régions côtières du Pacifique.

Le sénateur Frith: Vous avez parlé aussi d'économie d'énergie et d'efficacité du chemin de fer, à propos du transport des voyageurs. Convenez-vous des chiffres qui démontrent leur efficacité, lorsque le train est complet ou incomplet.

L'honorable M. Mazankowski: Le service voyageurs est, je crois, le plus efficace sur le plan énergétique. Vous avez tout à fait raison de dire qu'un train incomplet ne l'est pas. Lorsque nous parlons des facteurs de charge de *l'Atlantic Limited*, par exemple, je pense qu'un taux d'occupation de 80 p. 100 est excellent pour tout mode de transport en commun. Par conséquent, j'imagine que, dans ce cas, le facteur de rentabilité énergétique est excellente. M. Siddon voudra peut-être ajouter un mot.

Le sénateur Frith: Fort bien. Lorsqu'il le fera, j'aimerais que vous vous souveniez de ce que vous avez dit et il pourra peut-être nous donner la différence entre taux d'occupation et facteurs de charge, car ce sont deux choses légèrement différentes. Allez-y monsieur Siddon.

M. Tom Siddon, député: Monsieur le président, vous me permettez peut-être de développer la question posée par le sénateur Frith. C'est un fait reconnu que les trains voyageurs sont plus efficaces, sur le plan énergétique, que tout autre mode de transport et ce pour deux raisons: l'une d'elle c'est la même raison pour laquelle les transporteurs qui empruntent l'autoroute accrochent des remorques supplémentaires à leurs camions de transport, et celle pour laquelle nous utilisons actuellement des autobus articulés. Plus un véhicule de transport est long moins il offre de prise au vent et c'est pourquoi on utilise sur les autoroutes des convois beaucoup plus longs. Les remorques se déplacent dans le sillage de la cabine et des

[Text]

port, and that is unquestioned. The other aspect of energy saving is that a steel wheel running on a steel rail has a much lower amount of rolling friction than a rubber tire running on a road.

These two facts cannot be disputed. All things being equal—which means load factors or occupancy ratios being equal—trains are much more energy-efficient, in that they can obtain from 300 to 400 passenger-miles per gallon. You know, senator, that the passenger-mile rating on your automobile is from 20 to 80 depending on the number of passengers you are carrying. Buses do a little better, upwards of 200 passenger-miles per gallon. Incidentally, for Canada the airline average is 28 passenger-miles per gallon, and the airlines are using subsidized fuel, which is also used on trains, but a much greater portion of the airlines' budget is used in purchasing fuel, much of it imported from offshore. So, in addition to being energy-efficient there is a tremendous advantage to moving more people in trains than has been the practice in recent years.

Another interesting statistic, if I might add this, Mr. Chairman, is that in 1980, the average load factor on our airlines was 65 per cent, the average load factor on our inter-city bus system was 53 per cent, and the average load factor on VIA Rail, was 51 per cent.

Senator Frith: What do you mean by load factor?

Mr. Siddon: By load factor I mean if you take the number of available seat-miles and divide that into the number of used seat-miles you get the number of passengers that were filling the car over each segment of a particular journey between point of origin and destination.

If you want to talk about occupancy ratios, that has to do with the number of people who get on and off trains without regard to the distance they travel. In that case, particularly with trains, aircraft or buses that are letting a lot of people off in the near-in regions of a large city, you get a much higher occupancy ratio, because you have a lot more people getting on, travelling for maybe ten or fifty miles and getting off, and a much smaller number of passengers travelling the distance of 200, 400 or 600 miles.

In fact, I would suggest that load factor is the proper measure of comparison, because it is really a better measure of the efficiency of carrying people than occupancy ratio.

Senator Frith: You can get over 100 per cent if you use occupancy ratio.

Mr. Siddon: You can get over 100 per cent occupancy, yes, and you have standing passengers to consider as well. If we make a comparison on the basis of load factor alone, the airlines' load factor is not much higher than that of the VIA Rail system, being 65 per cent, the bus system is 53 per cent and the national average of VIA Rail is 51 per cent. So, in fact we move people more cheaply and save energy much more

[Traduction]

remorques qui les précèdent. Et c'est pourquoi les trains utiliseront sûrement moins d'énergie, par mille-voyageurs, que toute autre forme de transport. Autre économie d'énergie, la friction d'une roue d'acier sur le rail est bien moindre que celle d'une roue de caoutchouc sur la route.

Ce sont des faits que l'on ne peut réfuter. Ces éléments étant égaux, c'est-à-dire les facteurs de charge et le taux d'occupation étant égaux, les trains sont beaucoup plus rentables sur le plan énergétique, du fait et qu'ils peuvent faire entre 300 et 400 milles-voyageurs au gallon, quand une automobile en fait 20 à 80, selon le nombre de passagers qu'elle transporte. Le rendement des autobus l'emporte un peu sur celui des voitures privées et il atteint 200 milles-voyageurs par gallon. Quant aux avions, au Canada, ils font, en moyenne, 28 milles-voyageurs au gallon, et les compagnies aériennes utilisent du carburant subventionné, également utilisé pour les trains, mais une bien plus grande proportion du budget des compagnies aériennes sert à l'acquisition de carburant, dont une bonne partie est importée. Ainsi, en plus d'être efficace sur le plan énergétique, l'on aurait tout avantage à transporter davantage de gens sur les trains que nous l'avons fait ces dernières années.

Un autre chiffre intéressant, si je peux me permettre de le donner, monsieur le président, c'est que, en 1980, le coefficient d'utilisation, pour nos compagnies aériennes était environ de 65 p. 100; ce même coefficient était, pour le système d'autobus inter-urbains, de 53 p. 100, et de 51 p. 100 pour VIA Rail.

Le sénateur Frith: Qu'entendez-vous par coefficient d'utilisation?

M. Siddon: Si vous divisez le nombre de milles-sièges disponibles en nombre de milles-sièges utilisés, vous obtenez le nombre de voyageurs qui ont occupé les voitures sur chaque tronçon d'un itinéraire donné, entre le point d'origine et la destination.

Quant au taux d'occupation, il s'agit du nombre de personnes qui montent et descendent du train, compte non tenu de la distance qu'ils parcourent. Dans ce cas, notamment en ce qui concerne les trains, les aéronefs ou les autobus, qui laissent descendre un grand nombre de gens aux abords des agglomérations, vous obtenez un taux d'occupation bien plus élevé, car un bien plus grand nombre de personnes montent à bord du véhicule ou de l'aéronef, parcourent peut-être 10 à 15 milles et descendent, et peu de passagers parcourent des distances allant de 200 à 600 milles.

En fait, je dirais que le coefficient d'utilisation est l'élément de comparaison indiqué, car, mieux que le taux d'occupation, il se prête à l'évaluation de l'efficacité du service voyageurs.

Le sénateur Frith: Si vous utilisez le taux d'occupation, vous pouvez obtenir un pourcentage supérieur à 100 p. 100.

M. Siddon: Oui, et il faut également tenir compte des passagers qui restent debout. Si notre comparaison se fonde uniquement sur le coefficient d'utilisation, celui des compagnies aériennes n'est pas tellement plus élevé que celui du réseau ferroviaire VIA, à savoir 65 p. 100, le service d'autobus est de 53 p. 100 et la moyenne nationale de VIA est 51 p. 100. Donc, en fait, nous transportons des passagers à meilleur

[Text]

responsibly if we can get more people travelling by train than by air, bus or automobile.

I wonder if it might be permissible, Mr. Chairman, to circulate a graph that compares the figures on page 34 of our report, the trend of the VIA Rail budget, with the system load factor for VIA Rail and gives the two other numbers I just presented to the committee. And also plots the rise of fuel costs subsequent to the introduction of the National Energy Program a year ago and the recent oil pricing agreement. I think there are some interesting trends reflected in these comparisons. If further on in the hearing some honourable senators wish to question me on these importance of the comparisons I would be happy to respond.

The Chairman: I should perhaps for the sake of the record make reference to the evidence given last week about what are load factors or occupancy rates and the difference between them. The minister made some reference to that, and then he said:

On the subject of load factors, I will ask Mr. Giroux—

one of his associates—

to explain the difference between your concept of load factor and the VIA concept of load factor. You come to 80 per cent and we come to 50 per cent.

THE CHAIRMAN: Perhaps I should ask Mr. Giroux to begin by saying whether there is a difference between load factor and occupancy rate, and if so what that difference is.

HON. MR. PEPIN: That is the same thing.

MR. ROBERT GIROUX, ADMINISTRATOR, CANADIAN SURFACE TRANSPORTATION ADMINISTRATION, DEPARTMENT OF TRANSPORT: Mr. Chairman, there really is no difference between the load factor and the occupancy rate.

I am not sure whether Senator Frith and Mr. Siddon would agree with that particular comment as it relates to those two phrases. Perhaps it would be helpful for the record to see if they do.

Senator Frith: If we are defining it the way Mr. Siddon and I are defining occupancy rate and load factor I think there is clearly a difference. Occupancy rate is tickets sold divided by the seats available, as I understand it. Load factor is the passenger miles divided by seat miles. I suppose it is conceivable that you could occasionally get the same figure, but certainly the likelihood is that quite different figures will be produced. When we talk about occupancy rate and load factor I think we should know which one we are talking about.

The Chairman: That is why I am trying to get it clear.

Senator Frith: If it says those two definitions that we have agreed on are the same thing, then I don't agree.

[Traduction]

marché et nous économisons bien plus d'énergie, si nous réussissons à ce que les gens voyagent davantage par le train que par l'avion, l'autobus ou l'auto.

Me permettez-vous, monsieur le président, de faire circuler un graphique qui compare les chiffres de la page 34 de notre rapport, soit les tendances du budget de VIA Rail, et le coefficient d'utilisation du réseau de VIA Rail, en donnant les deux autres nombres que je viens de présenter au comité. Par ailleurs, il indique la hausse des frais de carburant qui ont suivi l'introduction du programme énergétique national, il y a un an, et le récent accord passé en matière de fixation de prix du pétrole. Je pense que ces comparaisons reflètent d'intéressantes tendances. Si un peu plus tard les honorables sénateurs veulent me poser des questions sur l'importance de ces comparaisons, je me ferai un plaisir de leur répondre.

Le président: Je devrais peut-être, pour le compte rendu, me rapporter aux témoignages que nous avons eus la semaine dernière sur la définition des coefficients d'utilisation et des taux d'occupation, et la différence qui existe entre eux. Le ministre en a parlé dans ces termes:

Quant aux facteurs de charge, je vais demander à M. Giroux—

un de ses associés—

de nous expliquer la différence entre votre concept du coefficient d'utilisation du facteur de charge, et celui de VIA. Le vôtre est de 80 p. 100 et le nôtre de 50 p. 100.

LE PRÉSIDENT: M. Giroux pourrait vous dire tout d'abord qu'elle est la différence entre coefficient d'utilisation.

L'HONORABLE M. PEPIN: Aucune.

M. ROBERT GIROUX, ADMINISTRATEUR, ADMINISTRATION CANADIENNE DES TRANSPORTS DE SURFACE, MINISTÈRE DES TRANSPORTS: Monsieur le président, il n'y a pas, en fait, de différence entre coefficient d'utilisation et taux d'occupation.

Je ne sais pas si le sénateur Frith et M. Siddon en conviendront. Il serait peut être utile qu'on en fasse état officiellement.

Le sénateur Frith: D'après notre définition, celle de M. Siddon et la mienne, il y a une nette différence. Si je comprends bien, on obtient le taux d'occupation en divisant le nombre des billets vendus, divisé par celui des sièges disponibles. Le coefficient d'utilisation est le facteur de mille-passager, divisé par le nombre de mille-siège. J'imagine qu'on peut, à l'occasion, obtenir le même chiffre, mais il est plus vraisemblable que les chiffres seront très différents. Lorsqu'on parle de taux d'occupation et du coefficient d'utilisation, il faudrait, je crois, savoir à quoi s'en tenir.

Le président: C'est pourquoi j'essaie d'obtenir des précisions.

Le sénateur Frith: Je ne conviens pas que les deux définitions que nous avons obtenues reviennent au même.

[Text]

The Chairman: I just wanted to get the record cleared up.

Hon. Mr. Mazankowski: Senator Frith, if you look at the press release that was issued by the minister, he indicates under the heading "Definition" that "load factor" is a train's occupancy rate, obtained by dividing total miles-passenger by miles-seat available.

Senator Frith: I can see why that confusion arises. However, I think we agree on our definitions. Perhaps I could cover two more points. I will tell you in advance what they are. Again I want to understand some of the words used in this report, and then I want to ask you about the costing order.

I want to get a clearer understanding of the meaning of some of the words on page 15 of the report. It says:

The Task Force concludes that:

- 1) there is massive objection across Canada to the government's decision . . .
- 2) A large number of Canadian citizens are outraged.

In reading this report I assume that the only figures you have in the report to bolster the words "massive", "large number" and "outraged" are contained in the third paragraph on page (ii), namely your 15 days of hearings in 13 cities, 125 hours of testimony and 320 briefs and submissions, which would be an average of 14 per city, roughly. Is that the massive objections, or did you do polls, or did you have other evidence to support the massiveness of the objections?

Hon. Mr. Mazankowski: That is a very good point. I think I would have to answer that by saying if you look at the list of witnesses, beginning on page 35, you will find the witnesses include, in almost every case, the mayor of the city we visited, plus mayors of surrounding cities, plus representatives of the county, plus representatives of various townships, speaking on behalf of the people they represent.

Senator Frith: So you assumed they did speak for all the people they represent. The mayor came for a city of a million people and you assumed he spoke for a million people.

Hon. Mr. Mazankowski: There were some differentiations. The Mayor of Winnipeg, who appeared before us, said he was appearing not as the mayor, because he was not sanctioned by his council. I think he was the only mayor who appeared before us who spoke primarily on behalf of himself and not on behalf of the people and his fellow councillors. At Sherbrooke, for instance, the Council for Regional Development covered the whole area of the Eastern Townships. As I said earlier, we received a number of petitions most of which have been tabled in the House of Commons, probably 15 or 20 petitions, one having 30,000 names on it. We received, I would say, literally thousands of letters. While talking about 320 witnesses, you have to look at it from the standpoint of who they spoke for. For example, we heard from the Mayor of the city of Hull, sanctioned by their councils to appear and speak on their behalf.

[Traduction]

Le président: Je ne voulais des précisions que pour en faire état officiellement.

L'honorable M. Mazankowski: Sénateur Frith, le communiqué du Ministre indique, sous la rubrique «définitions», que «le coefficient d'utilisation» est le taux d'occupation d'un train obtenu en divisant le total des milles-passager par le nombre de milles-siège disponibles.

Le sénateur Frith: Je vois d'où vient la confusion. Je crois que nous sommes d'accord sur nos définitions. Mais je voudrais aborder deux autres questions, que je vais vous signaler. Je tiens d'abord à comprendre certains mots utilisés dans ce rapport et, ensuite vous poser des questions concernant l'ordonnance sur les frais.

Je veux mieux saisir la signification de certains mots, page 15 du rapport où il est dit:

Le Groupe de travail conclut que:

- 1) le Canada s'oppose massivement à la décision du gouvernement . . .
- 2) Un grand nombre de citoyens canadiens sont offusqués.

Je présume que les seuls chiffres que vous avez dans ce rapport pour appuyer les mots «massivement», «grand nombre» et «offusqués» sont ceux qui se trouvent au troisième paragraphe de la page (ii), à savoir: et 15 jours d'auditions dans 13 villes, 125 heures de témoignages et 320 composés, ce qui donne une moyenne de 14 par ville. Sont-ce là les oppositions massives, ou avez-vous effectué des sondages ou alors avez-vous d'autres témoignages, pour étayer vos arguments?

L'honorable M. Mazankowski: Remarque pertinente. Si vous regardez la liste des témoins, qui commence à la page 35, vous constaterez qu'on y trouve presque toujours le maire de la ville que nous avons visitée, ceux des villes avoisinantes, les représentants de comtés et ceux des différents cantons, qui se sont faits les porte-paroles de leurs électeurs.

Le sénateur Frith: Donc vous avez présumé qu'ils parlaient au nom de leurs électeurs. La ville comptait un million d'habitants et vous avez cru qu'il parlait au nom de tous.

L'honorable M. Mazankowski: Il y a quelques différences. Le maire de Winnipeg nous a dit qu'il ne comparaisait pas en qualité de maire, car il n'avait pas l'approbation du Conseil. Je pense qu'il a été le seul à parler en son nom propre et non en celui de ses électeurs et collègues conseillers. A Sherbrooke, par exemple, le Conseil du développement régional couvrait toute la région des Cantons de l'Est. Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons reçu quelque 15 ou 20 pétitions, dont la plupart ont été déposées à la Chambre des communes, et dont l'une était appuyée de 30 000 noms. En outre, nous avons reçu des milliers de lettres. Quand on parle de 320 témoins, il faut considérer les gens qu'ils représentent. Par exemple, nous avons entendu le maire de la ville d'Ottawa et celui de la ville de Hull, dont la comparution avait été approuvée par leurs Conseils respectifs.

[Text]

Senator Frith: Did any of them have anything to indicate they had conducted a poll? When you say "massive" you assumed the Mayor of Ottawa would speak for millions of people, a million, or close to the total population?

Hon. Mr. Mazankowski: You will recall this announcement was made on July 27th, arbitrarily cutting back one-fifth of Canada's rail passenger service, to take effect within 90 days. We, as a group interested in the process, embarked upon the public hearing process. I suspect it would perhaps be difficult in that short period of time to conduct any in-depth analysis and interviews. Suffice it to say, as time progressed, I would say the crispness of the submissions perhaps improved, and there was probably better evidence to substantiate the various point that were being made.

Senator Frith: I wasn't suggesting they should. I was asking if they did.

The Chairman: May I just intervene for a moment? Senator Riley has indicated that he wants to ask a question. Is it supplementary to this subject, Senator Riley?

Senator Riley: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Frith, would you object if he were to ask that question now?

Senator Frith: No, I have no objection.

The Chairman: Go ahead, Senator Riley.

Senator Riley: Through you, Mr. Chairman, I would like to ask Senator Frith if he is aware that at least 20,000 names appeared on petitions taken to railway stations mostly, and on the *Atlantic Limited*, many of which were tabled by the task force, and many of which I have received myself? In addition to that, I have received many more than 1,000 letters, which I can show to Senator Frith in my office, since he asks the witness whether he is aware of all these petitions and letters that have come in from passengers using that train to individual members, referring particular to the *Atlantic Limited*.

Senator Frith: Mr. Chairman, I take the honourable senator's word for that. I was asking what the word "massive" meant, what evidence there was to support the word "massive" here, and the witness has told us.

The Chairman: I appreciate that.

Senator Frith: I wanted to know that evidence there was to support that word. We have got the answer, and Senator Riley can, I am sure, file these things if he wants them to be evidence too.

I would like now to ask you about the costing orders which, it seems to me, are rather key to the position taken by those who oppose these cuts. It seems to me that the protagonists for the two points of view essentially agree on the figures. That is, they agree that the railway transportation usage is approximately 2 per cent, the bus figures are 88 per cent and so on. Nor do the two sides disagree with the figures on the high cost of subsidies for rail passenger traffic. But the position seems to be that the cost figures are distorted because of the costing order. I have a couple of points I would like cleared up. First, Mr. Roberts said in an earlier discussion that the order was inappropriate. Mr. Mazankowski says it is out of date and

[Traduction]

Le sénateur Frith: L'un d'eux pouvait-il prouver qu'il avait fait un sondage? Lorsque vous dites «massive» vous présumez que le maire d'Ottawa parlait au nom de millions de personnes, d'un million, ou près de la population totale?

L'honorable M. Mazankowski: Souvenez-vous que l'annonce retranchant arbitrairement un cinquième du service ferroviaire voyageurs a été faite le 27 juillet et qu'elle devait rentrer en vigueur dans les 90 jours suivants. Or, en tant que groupe intéressé, nous nous sommes engagés dans le processus des auditions publiques. J'imagine qu'il serait difficile, en si peu de temps, de se livrer à des analyses approfondies et d'organiser des interviews. Je dirais que, au fur et à mesure, les mémoires sont devenus plus clairs et que les témoignages étaient probablement plus serrés.

Le sénateur Frith: Je ne disais pas qu'ils le devaient. Je demandais s'ils l'avaient fait.

Le président: Puis-je interrompre un moment? Le sénateur Riley aimerait poser une question. Est-ce une question supplémentaire, sénateur Riley?

Le sénateur Riley: Oui monsieur le président.

Le président: Sénateur Frith, vous opposez-vous à ce qu'il pose sa question maintenant?

Le sénateur Frith: Non.

Le président: Allez-y sénateur Riley.

Le sénateur Riley: J'aimerais, monsieur le président, demander au sénateur Frith s'il sait qu'au moins 20 000 noms figuraient sur les pétitions, remplies en majeure partie aux gardes de chemins de fer et sur le *Atlantic Limited*, dont bon nombre ont été déposées par le groupe de travail et dont bon nombre m'ont été envoyées? En plus, j'ai reçu plus de mille lettres: le sénateur Frith pourra les voir dans mon bureau, puisqu'il demande au témoin s'il est au courant des pétitions et lettres qu'on envoyées les utilisateurs de trains à des députés en particulier, concernant notamment l'*Atlantic Limited*.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, je crois l'honorable sénateur sur parole. Je voulais simplement savoir ce que voulait dire le mot «massive» et quelle preuve il y avait pour appuyer cette expression; or le témoin nous a fixés sur ce point.

Le président: Je l'apprécie.

Le sénateur Frith: Nous avons donc obtenu la réponse et le sénateur Riley peut, j'en suis sûr, verser ces pièces au dossier à titre de preuves.

J'aimerais maintenant poser une question au sujet de l'ordonnance sur les frais qui, semble-t-il, constitue l'élément clé de ceux qui s'opposent aux réductions. Il me semble que les protagonistes de ces deux points de vues s'entendent sur les chiffres. C'est-à-dire qu'ils conviennent que l'usage du chemin de fer, comme mode de transport, s'élève à environ 2 p. 100, celui de l'autobus à 88 p. 100 etc. Les deux parties sont également d'accord sur les chiffres relatifs au coût élevé des subventions accordées pour le trafic ferroviaire voyageurs. Mais apparemment, c'est l'ordonnance sur les frais qui déforme les chiffres en la matière. Il y a d'autres points sur lesquels j'aimerais avoir des précisions. Tout d'abord, M. Roberts a dit

[Text]

archaic. I understand that the order is under quite consistent and constant review, that it was reviewed last, not in 1969, but in 1978 or 1979. And that there is presently a CTC task force study underway.

The reason I ask that question is because it is not clear whether Mr. Mazankowski thought that the order was outdated or archaic or that he had heard from representations made that some people thought it was outdated and archaic.

Hon. Mr. Mazankowski: The honourable senator is correct. I did not say that the order was last reviewed in 1969, I said that it was established in 1969 and that it has had subsequent review. I am saying that it is outdated because the CTC itself has indicated that it is outdated and that it needs to be revised. This point of view came down in an order that was handed down recently with regard to the examination for the continuance of service in the province of Manitoba. I am also convinced that the Minister of Transport would not say that it needed to be revised if it was not the case.

The honourable senator is a businessman, and will understand that it is difficult for any organization, let alone VIA Rail, to try to plan its budget and its fare schedule which it intends to develop without really knowing what the service will cost them. Mr. Roberts supports the establishment of fixed price contracts so that he can firmly establish from day to day what it will cost to provide a service. What really is required is that VIA needs to know what it will cost to run a train on a specific route in advance. They do not have that kind of information at present. For VIA to conduct its market analyses, to exercise cost control and utilize its facilities and equipment better, it requires a better fix on what it will cost to provide that service, rather than receiving the provisions of, for example, the thirteenth billing. The committee can refer to the testimony given by Mr. Roberts before the House of Commons Standing Committee on Transport when he appeared to justify additional funding because of this additional billing. This is no way to run a railroad. The CTC audits the methodology. It does not question whether value for expenses is properly received. I think there has to be a better system of costing and cost control.

The other thing which one should remember is that this order was, in fact, established on the basis of the days when 80 per cent of the losses were funded by the public treasury. This situation has now changed. I am not sure that the problem of the costing orders has ever been addressed.

Mr. Siddon has indicated that he has an example which he would like to give.

Mr. T. Siddon, M. P.: Mr. Chairman, if I may, I would like to offer a comment by way of an example. The question has been asked, in what ways are the costing orders out of date? I would point out that over the past few years, particularly in western Canada, the two railways have been running very

[Traduction]

tantôt que l'ordonnance ne convenait pas et M. Mazankowski, qu'elle était démodée et archaïque. Or, je crois comprendre que cette ordonnance fait l'objet d'un examen périodique et que le dernier examen remonte à 1978 ou 1979. En outre la Commission canadienne des transports effectue actuellement une étude.

Je pose cette question, car j'ignore si c'est M. Mazankowski lui-même qui trouve l'ordonnance démodée ou si ce sont les personnes qui lui ont fait des représentations.

L'honorable M. Mazankowski: L'honorable sénateur a raison. Je n'ai pas dit que l'ordonnance avait été révisée la dernière fois en 1969, mais qu'elle avait été rendue cette année-là et qu'on l'avait révisée par la suite. Je dis qu'elle est discrète parce que la CCT a elle-même indiqué que cette dernière était surannée et qu'elle avait besoin d'être révisée. Ce point de vue a été exprimé dans une ordonnance qui a été rendue récemment relativement à l'étude sur le maintien du service au Manitoba. Je suis également convaincu que le ministre des Transports ne dirait pas que cette ordonnance a besoin d'être révisée si tel n'était pas le cas.

L'honorable sénateur est un homme d'affaires; il comprendra qu'il est difficile pour n'importe quelle organisation, encore moins VIA Rail, de tenter de planifier un budget et un tarif à l'égard d'un service sans savoir vraiment ce que ce dernier lui coûtera. M. Roberts est d'avis qu'il faudrait conclure des contrats à prix fixe de manière qu'on puisse prévoir au jour le jour ce qu'il en coûtera pour assurer un service. VIA Rail doit absolument savoir d'avance ce qu'il lui en coûtera pour assurer le service sur un itinéraire particulier. Elle ne possède pas ce genre de renseignement à l'heure actuelle. Pour procéder à des analyses de marché, pour exercer un contrôle sur les frais et utiliser au mieux ses installations et son matériel, VIA Rail doit savoir combien il lui en coûtera pour assurer ce service, plutôt que de compter, par exemple, sur une facturation supplémentaire. Le Comité peut se reporter au témoignage qu'a livré M. Roberts devant les membres du Comité permanent des transports de la Chambre des communes dans le cadre de sa comparution ayant pour objet la justification des crédits supplémentaires dont la demande est entraînée par cette facture supplémentaire. Il ne s'agit nullement d'exploiter un service ferroviaire. La CCT vérifie la méthodologie appliquée. Elle ne cherche pas à savoir si les dépenses sont justifiées. Je crois qu'il faudrait un meilleur système d'attribution des coûts et de contrôle des prix de revient.

Il faudrait se rappeler également que cette ordonnance a été en fait rendue alors que 80 p. 100 des pertes étaient consolidées par le Trésor public. Il n'en va pas de même aujourd'hui. Je ne suis pas certain qu'on se soit même déjà penché sur le problème que posent les ordonnances sur les frais.

M. Siddon a mentionné qu'il aimerait nous citer un exemple.

M. T. Siddon, député: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais, en guise d'exemple, faire une observation. On a demandé en quoi les ordonnances sur les frais sont désuètes? Je ferais remarquer qu'au cours des quelques dernières années, surtout dans l'Ouest du Canada, les deux sociétés

[Text]

heavy unit trains comprising of as much as 100 cars each weighing 100 tons. It is only in recent years that the railways have learned that there are massive maintenance costs associated with the wear and tear on the rights of ways, particularly with regard to reballasting and regrounding the rails, simply because of these very massive trains. We have not been able to determine it, but we are led to believe, that the railways charge VIA Rail on the basis of a per train charge. I can only ask members of this committee whether they think it is fair that a passenger train of some 10 to 15 cars should pay the railways the same amount for the use of rights of way as a hundred-car unit train, each car weighing 100 tons.

As a second illustration, we have learned that to ship a hopper car full of ore material from an area near Peterborough to western Canada cost something like \$2.50 per car mile, whereas the charge to the VIA Rail mainliner was \$7.50 per car mile. These are illustrations of the areas in which some of us believe a lot of questions require answers and which make the case for full and open public hearings on this question.

Senator Frith: Then, do both of you agree that the VIA system should be put on a base similar to the Amtrak system? The Amtrak system is significantly different because there are significantly different components. For example, Amtrak does its own equipment maintenance, which costs a great deal of money. Would you rather have VIA Rail do its own equipment maintenance than have it done by either CN or CP? Amtrak also does some of its own track maintenance. When you say that you would like VIA to be on the same basis as Amtrak, which, admittedly, is a lower figure, you must also realize that CN and CP do 65 per cent of VIA's maintenance and repairs as well as some of their own track maintenance, whereas here they do not.

Hon. Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, clearly, there is some debate as to detail on that, and I think you are correct in saying that maintenance is carried on by Amtrak and that there may very well be a sufficient case for VIA doing its own maintenance work if they have no control over costing. I have before me a document headed "The report to the Congress of the United States by the Comptroller General with respect to Amtrak and its service contracts". To put the matter in perspective, I would like to quote from it with regard to the contracts that were negotiated.

The Chairman: Would you give us the year and date of that report.

Hon. Mr. Mazankowski: Yes. It is dated January 7, 1981. On page 1 of the report it indicates that the railroads charged Amtrak \$350 million for the fiscal year 1980, which accounted for over one-fourth of Amtrak's operating expenses. In chapter 2 of the report it points out:

[Traduction]

ferroviaires ont utilisé des trains-blocs très lourds comprenant jusqu'à 100 wagons pesant 100 tonnes chacun. Ce n'est que tout récemment que les sociétés ferroviaires ont appris qu'il y a des coûts d'entretien massifs à l'usure des voies, surtout en ce qui concerne le regarnissage de la voie et le repassage à la meule, tout simplement à cause de ces trains-blocs très lourds. Nous n'avons pu le déterminer, mais nous sommes portés à croire que les sociétés de chemins de fer facturent VIA Rail sur une base individuelle. Je peux seulement demander aux membres de ce Comité s'ils croient qu'il est juste qu'un train de voyageurs de quelque 10 à 15 wagons doive rapporter aux sociétés de chemins de fer le même montant pour ce qui concerne l'utilisation de l'emprise qu'un train-bloc de 100 wagons pesant 100 tonnes chacun.

Deuxièmement, nous avons appris qu'il en coûte \$2.50 le wagon-mille pour transporter du minerai dans un wagon-tré-mis entre une région voisine de Peterborough et une ville de l'Ouest du Canada alors que pour le train circulant sur une ligne principale de VIA Rail, cela revient à \$7.50 le wagon-mille. Il s'agit, de l'avis d'un certain nombre d'entre nous, de domaines soulevant un grand nombre de questions auxquelles des réponses pourraient être apportées dans le cadre d'audiences publiques sur la question.

Le sénateur Frith: Souscrivez-vous alors tous deux à l'idée que le système VIA Rail doit comporter les mêmes fondements que le système Amtrak? Ce dernier est très différent du fait que les éléments qui le composent le sont également. Amtrak s'occupe par exemple de l'entretien de son matériel, ce qui lui coûte passablement cher. Serait-il préférable que VIA Rail entretienne lui-même son matériel plutôt que de recourir aux services du CN ou du CP? Amtrak entretient également une partie de ses voies. Lorsque vous dites que vous aimeriez que VIA Rail fonctionne sur la même base qu'Amtrak, qui, il faut l'admettre, est moins importante, vous devez également vous rendre compte que le CN et le CP assument 65 p. 100 des travaux de réparation et d'entretien de VIA et s'occupent également d'entretenir ses propres voies.

L'honorable M. Mazankowski: Monsieur le président, il est évident qu'il faudrait débattre la question afin d'en connaître davantage et je crois que vous avez raison de dire qu'Amtrak s'occupe de l'entretien et qu'il pourrait y avoir suffisamment d'arguments en faveur de la prise en main par VIA de ses travaux d'entretien, si cette société n'a aucun contrôle sur l'attribution des coûts. J'ai sous les yeux un document intitulé «The report to the Congress of the United States by the Comptroller General with respect to Amtrak and its service contracts». Afin de bien replacer les choses dans leur contexte, j'aimerais lire un passage de ce document concernant les contrats qui ont été négociés.

Le président: Auriez-vous l'obligeance de nous donner l'année et la date de publication de ce rapport.

L'honorable M. Mazankowski: Oui. Il a été publié le 7 janvier 1981. À la page 1, on mentionne que les sociétés ferroviaires ont exigé \$350 millions de Amtrak pour l'exercice financier de 1980, ce qui représentait plus d'un quart des dépenses d'exploitation de la société. Au chapitre 2 du rapport, on fait remarquer ceci:

[Text]

Since Amtrak was taking over substantial passenger losses from the railroads, it believed that the Congress intended for it to pay no more than the direct operating costs of the trains the railroads would be running, and not pay the railroads profit.

Accordingly, Amtrak negotiated contracts requiring payments only for railroad expenses incurred solely for the benefit of passenger services plus payments for certain costs common to freight and passenger service determined to be avoidable for the railroads if passenger services were not provided.

That essentially is the framework within which Amtrak pays for the services that it receives from the railroads.

Senator Frith: But I believe I have the same source, and did they not assume in 1977 direct responsibility for onboard and clerical staff, maintenance facilities and employees, direct responsibility in the north-east corner for maintenance of weigh costs and increases in equipment maintenance, and, even at that, the cost per train mile for Amtrak is 30 per cent higher than the cost for a VIA train mile.

Hon. Mr. Mazankowski: I have some difficulty accepting that, and it is a matter for debate. I think that is another reason why this matter needs to be pursued in more depth.

Senator Frith: I shall close my questioning on the thirteenth bill. The basis for the thirteenth bill, as I understand it, is that VIA pays a monthly estimated bill and at the end of the year there is an adjustment on an actual basis. The witness, who is also a businessman, will know that that is not uncommon. I am told that the amount of the thirteenth bill over the past two years changed the estimate by less than 5 per cent which would indicate that they were estimating very closely. I do not understand why the thirteenth bill, which is the year-end adjustment, has been cast in such a villainous role when it is fairly regular practice in many cases where estimates have to be made, considering that the estimate was out by no less than 5 per cent. Do you cast it as a villain?

Hon. Mr. Mazankowski: In one case I recall there was an additional bill for \$30 million and another bill for \$16 million. All I can do is quote from Mr. Roberts when he appeared before the House of Commons Transport Committee on May 21, 1981. He said:

We received the annual invoices, R-6313 bills from the railways for 1980. CN's bill is for \$13,522,615 which is in addition to the \$276,630,931 already paid to CN for 1980 operations. CP's bill is for \$3,136,900 over and above the \$63,128,473 already paid CP for 1980.

[Traduction]

Puisque Amtrak assumait les importantes pertes que les sociétés ferroviaires subissaient à l'égard du service voyageurs, elle croyait que le Congrès s'attendait qu'elle assume tout au plus les dépenses d'exploitation directes rattachées aux trains mis en service par les sociétés ferroviaires, et non les bénéfices de ces sociétés.

Amtrak a donc négocié des contrats exigeant des paiements à l'égard seulement des dépenses engagées par les sociétés ferroviaires pour les seuls services-voyageurs ainsi qu'à l'égard de certains coûts communs aux services-marchandises et voyageurs, qui pourraient être évités si les services-voyageurs n'étaient pas assurés.

Il s'agit là essentiellement du principe sur lequel se fonde Amtrak pour payer les services qu'elle reçoit des sociétés ferroviaires.

Le sénateur Frith: Je crois avoir la même source et pourtant, n'a-t-on pas avoué, en 1977, avoir une responsabilité directe pour le personnel à bord des trains et le personnel de soutien, les installations et le personnel d'entretien et, dans le secteur nord-est, pour le maintien des coûts associés au poids et les augmentations de coûts pour ce qui concerne l'entretien du matériel? Or, malgré tout, le coût par wagon-mille est de 30 p. 100 plus élevé dans le cas de Amtrak que dans celui de VIA Rail.

L'honorable M. Mazankowski: J'ai quelques difficultés à accepter cela; cette question pourrait faire l'objet d'un débat. Je crois qu'il s'agit là d'une autre raison pour laquelle cette question doit être étudiée plus à fond.

Le sénateur Frith: Ma dernière question s'adresse à la facturation supplémentaire. D'après ce que je comprends, cette facturation supplémentaire est nécessaire parce que VIA Rail règle une facture mensuelle et qu'à la fin de l'année, on procède à un rajustement. Le témoin, qui est également un homme d'affaires, saura qu'il s'agit là d'une pratique courante. On me dit que le montant de cette facture supplémentaire au cours des deux dernières années a modifié les prévisions de moins de 5 p. 100, ce qui indiquerait que ces dernières étaient assez justes. Je ne comprends pas pourquoi la facture supplémentaire, c'est-à-dire l'ajustement de fin d'année, est vue d'un si mauvais œil, alors qu'il s'agit d'une pratique assez courante dans un bon nombre de cas où des prévisions doivent être faites, si l'on tient compte du fait que l'écart était de moins de 5 p. 100. Qu'en pensez-vous?

L'honorable M. Mazankowski: Je me rappelle que la facture se chiffrait dans un cas à \$30 millions et à \$16 millions dans un autre. Tout ce que je puis faire, c'est de citer un extrait du témoignage qu'a livré M. Roberts lorsqu'il est comparu le 21 mai 1981 devant le Comité des transports de la Chambre. Il disait:

Nous avons reçu les factures annuelles des chemins de fer pour 1980, conformément à l'Ordonnance R-6313. Celle du CN s'élève à \$13,522,615 ce qui s'ajoute aux \$276,630,931 déjà payés au CN pour l'exercice de 1980. Le CP réclame \$3,136,900 en plus des \$63,128,473 qui lui ont déjà été versés pour 1980.

[Text]

Despite all our work to reduce costs in 1980, we now get slapped with an additional charge of \$16.7 million which wipes out all our efforts. VIA has to run like hell to stand still. We understand that the additional charges are the result of additional charges allowed by the Canadian Transport Commission, changes in costing methodology, using specific accounts rather than system average costs and other reasons.

We are not allowed to verify the railway bills, as you know. We have calculated that if the rules that existed in 1976 were applied to the situation in 1981, the railways are benefiting by more than \$100 million this year as a result of the passenger program. CN has improved its position by more than \$80 million and CP by more than \$20 million.

Those are not my words; those are the words of the chief executive officer of VIA Rail. He is obviously not happy.

Senator Frith: And they verify the five per cent?

Hon. Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: Senator Frith, I wonder if I could inquire whether you are coming close to the end of your questions for the moment. Other senators have indicated that they would like to have the floor. I certainly do not want to hurry you, but I suppose that others are entitled to some time before we reach adjournment time.

Senator Frith: Yes, of course, I can stop and give other senators an opportunity to ask questions. If there is time at the end, I am sure I will have a chance to ask a couple of other questions.

The Chairman: Senator Phillips is next on my list.

Senator Phillips: At the last meeting the minister indicated that LRCs would be in operation in the maritimes and in the Atlantic provinces. I was somewhat skeptical that the railbed would adequately handle LRCs. During the course of your hearings, was any indication given by the unions or other persons very familiar with the railway tracks in the Atlantic provinces that LRCs could operate on those lines?

Hon. Mr. Mazankowski: One of the unique features of the LRC is that it is capable of operating on existing railbeds. The tilting mechanism and truck assembly that is in place on the LRC, provides a unit which can operate at fairly rapid speeds on existing railbeds and, I must say, with a tremendous amount of comfort.

I had the privilege of riding an LRC from Lévis to the Bombardier plant, and it was a very comfortable journey. I would compare the difference in riding that unit with an existing VIA car that is 30 or 40 years old with disembarking from a Vanguard and boarding a 747. It is really a very smooth, attractive and comfortable unit. I am sure that if

[Traduction]

Après avoir fait l'impossible pour diminuer nos coûts en 1980, nous sommes maintenant écrasés par des frais supplémentaires de \$16.7 millions, ce qui réduit nos efforts à néant. VIA doit courir pour se maintenir au même point. Il semblerait que ces réclamations résultent de frais supplémentaires autorisés par la Commission canadienne des transports, des changements apportés à la méthode d'établissement des coûts y compris l'utilisation de comptes spécifiques plutôt que le système des coûts moyens, ainsi que pour des raisons diverses.

Nous n'avons aucun moyen de vérifier les factures des chemins de fer, mais nous avons calculé que si les pratiques qui étaient en vigueur en 1976 sont appliquées en 1981, les chemins de fer reçoivent cette année plus de \$100 millions supplémentaires dans le cadre du programme des services voyageurs. Le CN a amélioré ses revenus de plus de 80 millions de dollars et le CP, de plus de 20 millions.

Ce n'est pas moi qui le dit, c'est le directeur général de VIA Rail. Il est de toute évidence mécontent.

Le sénateur Frith: Et ils ont vérifié les 5 p. 100?

L'honorable M. Mazankowski: Oui.

Le président: Sénateur Frith, permettez-moi de vous demander si vous en avez encore pour longtemps avec vos questions. D'autres sénateurs m'ont fait savoir qu'ils aimeraient interroger le témoin. Je ne veux pas vous presser, mais je suppose que d'autres sénateurs ont également le droit de disposer de quelques minutes pour poser des questions avant que nous ne levions la séance.

Le sénateur Frith: Oui. Il va sans dire que je puis m'arrêter et donner l'occasion aux sénateurs de poser des questions. S'il reste quelques minutes à la fin, je suis convaincu que je pourrai poser une ou deux autres questions.

Le président: Je passe la parole au sénateur Phillips.

Le sénateur Phillips: Au cours de la dernière séance, le ministre a indiqué que les trains LRC circuleraient dans les Maritimes et dans les provinces de l'Atlantique. Je me posais des questions quant à savoir si l'assiette des rails pourrait supporter les trains LRC. Dans le cadre de vos audiences, des représentants de syndicats ou d'autres personnes très au courant de l'état des voies ferrées dans les provinces de l'Atlantique ont-ils mentionné que les trains LRC pourraient circuler sur ces voies?

L'honorable M. Mazankowski: Le train LRC comporte comme caractéristique unique de pouvoir circuler sur les rails actuels. Grâce à son mécanisme d'oscillation et à ses bogies, le train LRC peut circuler à des vitesses très rapides sur les rails actuels, et, je dois le dire, en assurant un très grand confort aux passagers.

J'ai eu l'occasion de voyager dans un train LRC entre Lévis et l'usine Bombardier et je dois dire que ce train est très confortable. Je dirais qu'il y a autant de différence entre un LRC et un wagon de VIA vieux de 30 ou 40 ans qu'entre un Vanguard et un Boeing 747. Il s'agit d'un train qui fonctionne sans à-coups, qui est très agréable et très confortable. Je suis

[Text]

Canadians were given an opportunity to ride in a new LRC, there would be a tremendous amount of support for it and an increase in ridership.

The LRC is 30 per cent lighter and, therefore, more fuel-efficient. Its interior finish is much like the interior of an aircraft. There is lot of room and it is very comfortable. It has the added feature of being able to operate on today's existing tracks.

However, if there were improvements in the tracks themselves, the performance would be improved that much more. Its tilting mechanism, which is contained in the trucks, is clearly an excellent feature. I think that we, as Canadians, should be proud of that unit and the technology contained within the assembly.

Senator Phillips: Evidence at the last meeting indicated that the train would not be able to operate at its potential speed on existing railbeds. This leads me to believe that there may be some improvement required in the tracks.

Hon. Mr. Mazankowski: It all depends on what are the potential speeds. There is a train in France which will travel at 240 miles an hour. The particular train on which I travelled reached speeds close to 100 miles an hour and it performed quite well. However, I do suspect that there may very well be some sections of track that will not accommodate that sort of speed.

Senator Phillips: In your brief you expressed concern that the VIA Rail cut-backs were carried out by order in council. I am concerned that a precedent has been established and that an order in council could be used to terminate other forms of transportation such as ferry services. Would you agree that a joint parliamentary committee should be established, and its terms of reference should include other forms of transportation such as ferry services?

Hon. Mr. Mazankowski: Of course, that was not included in our terms of reference. We would not be the group to outline the specific terms of reference for any kind of a public inquiry. We were dealing, essentially, with rail passenger services and believe that the best way to deal with this issue, in terms of the decision that was made plus a future policy direction for the maintenance and expansion of rail passenger services in this country, would be by the establishment of a special select parliamentary committee, and I would hope that it would be a joint parliamentary committee.

It seems to be more or less clearly established that the question is still before the courts and there is still the right of appeal with regards to the process, nonetheless, the minister did allude to the fact that he could clearly cut back another 20 per cent or 50 per cent of the rail passenger system by invoking section 64 next year or the year after. I suspect he could do that with regard to rail and any other mode of transportation which comes within federal jurisdiction.

[Traduction]

convaincu qu'en si l'on offrait à tous les Canadiens l'occasion de voyager dans un nouveau train LRC, ils y seraient favorables et emprunteraient davantage ce moyen de locomotion.

Comme le train LRC est 30 p. 100 plus léger, la consommation de carburant s'en trouve de beaucoup diminuée. La finition intérieure ressemble beaucoup plus à celle de la cabine des passagers d'un aéronef. Comme il y a amplement d'espace, cela ajoute au confort. Il a en outre la caractéristique de pouvoir circuler sur les voies actuelles.

Toutefois, si des améliorations étaient apportées aux voies elles-mêmes, le rendement du train en serait d'autant accru. Son mécanisme d'oscillation, contenu dans les bogies, est de toute évidence excellent. Je crois qu'à titre de Canadiens, nous devrions être fiers de ce train et de tous les progrès technologiques qu'il représente.

Le sénateur Phillips: D'après ce que certains témoins ont indiqué à la dernière séance, le train ne serait pas en mesure de circuler à sa vitesse maximale sur les rails actuels. Cela me porte à croire qu'il faudrait peut-être apporter des améliorations aux voies.

L'honorable M. Mazankowski: Tout dépend de la vitesse maximale. Il y a un train en France qui circulera à 240 milles à l'heure. Le train que j'ai pris atteignait presque 100 milles à l'heure et tout se passait très bien. Je crois qu'à certains endroits l'état de la voie empêchera les trains de circuler à cette vitesse.

Le sénateur Phillips: Dans votre mémoire, vous dites craindre que les coupures de VIA Rail n'aient été effectuées en vertu d'un décret du conseil. J'ai bien peur qu'un précédent n'ait été établi et qu'un décret du conseil puisse également être utilisé pour supprimer d'autres modes de transport comme les services de traversiers. Accepteriez-vous qu'on mette sur pied un comité mixte parlementaire dont le mandat inclurait l'étude d'autres modes de transport comme les services de traversiers?

L'honorable M. Mazankowski: Il va sans dire que cela ne faisait pas partie de notre mandat. Il ne conviendrait pas à notre groupe d'exposer les grandes lignes du mandat destiné à quelque enquête publique. Nous devons nous pencher essentiellement sur les services ferroviaires offerts aux voyageurs et croyions que la meilleure façon de traiter de cette question, par rapport à la décision qui a été prise et une éventuelle politique relative au maintien et à l'expansion des services voyageurs dans ce pays, résidait dans la création d'un comité parlementaire spécial qui, je l'espérais, serait un comité parlementaire mixte.

Il me semble plus ou moins clairement établi que la question est toujours devant les tribunaux et qu'il est toujours possible d'en appeler du processus, bien que le ministre ait mentionné qu'il pourrait bien l'an prochain imposer d'autres coupures de 20 ou de 50 p. 100 des services offerts aux voyageurs, en invoquant l'article 64. Je suppose qu'il pourrait le faire à l'égard du service ferroviaire et de tout autre mode de transport qui relève de la compétence du gouvernement fédéral.

[Text]

The Chairman: I would point out that Senator Phillips comes from Prince Edward Island and, therefore, has a very special concern with ferries.

Hon. Mr. Mazankowski: I can appreciate that.

Senator Phillips: Thank you very much, Mr. Chairman.

Senator Stollery: The whole issue seems to me to be fraught with controversial figures and statistics that are quoted to maintain many different positions. It occurs to me that one of the problems in dealing with rail policy is that we think we are talking of a national rail policy whereas, in fact, it seems to me that we have two or three quite different rail policies. We have the long-distance transcontinental rail policy; then we have the short-distance rail policy, that is, the corridor from Quebec to Windsor; and then we have commuter services.

You talked about an increased use of these trains since 1977, or something like that. In those figures did you include the GO trains which are used in Ontario, and which obviously have been successful?

Hon. Mr. Mazankowski: Senator Stollery, I used figures provided by VIA Rail. I suspect that those figures would reflect passengers VIA Rail handled and that there would be at least two commuter services, the Toronto-Barrie commuter service, and Toronto-Stouffville commuter service. There is still some debate as to whether Toronto-Havelock is an inter-city or a commuter train. I would suspect that it is now clearly established that it is an inter-city service, based on the discussions which Mr. Snow and Mr. Pepin had.

Senator Stollery: That does not include the GO train system?

Hon. Mr. Mazankowski: No.

Senator Stollery: As a former Minister of Transport, I should like to ask you whether you believe it is possible to have a national rail policy when there is such a totally divergent interest in rail policies? The direction, as announced in 1976, was supposed to be going towards inter-city services, and that is so separate from transcontinental services that I would like to ask you if you think we really can have a national rail policy?

Hon. Mr. Mazankowski: Yes, I think it is possible. I think that we are basically dealing with two systems, the transcontinental and the inter-city system. I do not think that VIA ever intended to get involved in the commuter services. I think that was an area that was vacated, although there have been ongoing discussions.

What we take exception to with regard to the commuter service is the unilateral withdrawing of the commuter service. There are clearly ways and means by which that could be negotiated with the respective provinces. For example, in the case of Ontario, I know that Ontario Northland is providing

[Traduction]

Le président: Je ferais remarquer que le sénateur Phillips vient de l'Île-du-Prince-Édouard et qu'il s'inquiète donc tout particulièrement du sort réservé aux traversiers.

L'honorable M. Mazankowski: Je comprends bien.

Le sénateur Phillips: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le sénateur Stollery: Toute la question me semble chargée de chiffres et de données discutables qui sont cités afin d'appuyer diverses positions. Il me vient à l'esprit qu'un des problèmes en ce qui concerne la politique ferroviaire, c'est que nous croyons parler d'une politique ferroviaire nationale alors que j'ai l'impression qu'en réalité, nous avons affaire à deux ou à trois politiques différentes. Il y a tout d'abord le transport ferroviaire transcontinental sur de longues distances, puis le transport ferroviaire sur de courtes distances, c'est-à-dire dans le corridor entre Québec et Windsor, et, finalement, les services de trains de banlieue.

Vous avez parlé d'un accroissement du taux d'utilisation de ces trains depuis 1977 ou de quelque chose du genre. En ce qui concerne ces chiffres, tenez-vous compte des *GO Trains* qu'on utilise en Ontario et qui sont de toute évidence populaires?

L'honorable M. Mazankowski: Sénateur Stollery, je me suis servi des chiffres fournis par VIA Rail. Je suppose que ces derniers tiennent compte du nombre de passagers transportés par VIA Rail et d'au moins deux services de trains de banlieue, le Toronto-Barrie ainsi que le Toronto-Stouffville. On continue à se demander si le train reliant Toronto à Havelock est un train interurbain ou un train de banlieue. J'ai l'impression qu'il a été clairement établi qu'il s'agit d'un service interurbain, si je me fonde du moins sur les propos qu'ont échangés MM. Snow et Pepin.

Le sénateur Stollery: Cela n'inclut pas le système *GO Trains*?

L'honorable M. Mazankowski: Non.

Le sénateur Stollery: J'aimerais vous demander si vous croyez, en qualité d'ex-ministre des Transports, qu'il est possible d'élaborer une politique ferroviaire nationale compte tenu de cet intérêt tout à fait divergent pour ce qui concerne les politiques ferroviaires? On nous avait annoncé en 1976, qu'on devait se diriger vers les services interurbains; ces derniers sont tellement différents des services transcontinentaux que j'aimerais vous demander si vous croyez que nous pouvons vraiment élaborer une politique ferroviaire nationale.

L'honorable M. Mazankowski: Oui, je crois que c'est possible. J'estime que nous avons fondamentalement deux systèmes: le système transcontinental et le système interurbain. Je ne crois pas que VIA ait jamais eu l'intention de toucher aux services de trains de banlieue. Je crois que c'est un domaine qui a été laissé de côté, bien que des discussions aient constamment cours à ce sujet.

Ce que nous trouvons à redire à propos du service des trains de banlieue, c'est son retrait unilatéral. Il existe de toute évidence des moyens de négocier avec les diverses provinces. Dans le cas de l'Ontario, par exemple, je sais que l'Ontario

[Text]

an inter-city service which, rightfully, should be provided by VIA Rail.

When I was Minister of Transport, I entered into negotiations with the Minister of Transport for Ontario, Mr. Snow, about the possibility of a trade-off, with VIA taking over the inter-city service, and the Toronto GO system taking over the commuter service. I think it is possible to establish a national rail policy which would provide a framework for the maintenance of a transcontinental service and an effective inter-city service.

Senator Stollery: I do not mean to be too argumentative, but Senator Frith has pointed out to me that on page 17 of your report you talk about the fact that the cuts will be a serious blow to commuters who depend on rail service to get to and from their places of employment. I think your own report has acknowledged that commuter trains are a part of the national rail policy.

The major question that we are addressing, as I see it, and correct me if I am wrong, is the fact that there was no order of reference to the House of Commons Standing Committee on Transport before the cuts were announced this past summer. What I should like to ask you, then, is: If there were some kind of house order or joint order made appointing a committee to look into this matter—and as we are not arguing over the inter-city question, but primarily what might be called part of the transcontinental service, namely, the cutting out of one of the two western trains and one of the two eastern trains—do you think that an order of reference to such a committee should then restrict itself to what your concerns are, namely, the question of just what kind of long distance or transcontinental service we should have?

Apparently everyone seems to agree that there is a need to better the service with the use of LRCs. As far as I can determine, one of the other problems we have is the maintenance of the railway bed, because we live in a country where there is a thaw every spring and a freeze every fall. That seems to be one of the major differences—and I know I am a little off the subject, Mr. Chairman—between Amtrak and the Canadian rail service. The Americans do not have the same problems we have with respect to freezing in many of their areas.

Do you think we should restrict ourselves in the order of reference that would go to such a committee to transcontinental, trains, which according to some people, are just not a practical proposition?

Hon. Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think we are dealing with two different aspects; I think we are dealing with the process with regard to this specific decision, and whether, in our view, the correct process was followed.

Senator Stollery: It is clear that in your view it was not.

Hon. Mr. Mazankowski: That is one element. The other element is the process with regard to the establishment of a

[Traduction]

Northland assure un service interurbain qui, légitimement, devrait être assuré par VIA Rail.

Lorsque j'étais ministre des Transports, j'avais entamé des négociations avec le ministre des Transports de l'Ontario, M. Snow, quant à la possibilité d'un échange, VIA prenant à sa charge le service interurbain et le *Toronto GO System* s'occupant du service des trains de banlieue. Je crois qu'il serait possible d'élaborer une politique ferroviaire nationale qui permettrait de maintenir un service transcontinental et d'assurer un service interurbain efficace.

Le sénateur Stollery: Je ne veux pas faire le raisonneur, mais le sénateur Frith me fait remarquer qu'à la page 17 de votre rapport, vous mentionnez que les coupures porteront un dur coup aux banlieusards qui dépendent du service ferroviaire pour se rendre à leur travail et en revenir. Je crois que vous avez reconnu dans votre propre rapport que les trains de banlieue constitueraient un élément d'une politique ferroviaire nationale.

La grande question que nous abordons, à mon point de vue et corrigez-moi si je fais erreur, porte sur le fait que le Comité permanent des transports de la Chambre des communes n'a pas été saisi d'un ordre de renvoi avant que les réductions de services ne soient annoncées l'été dernier. J'aimerais alors vous demander ceci: si un ordre de la Chambre ou une autre résolution commune a été adopté portant création d'un comité chargé d'étudier cette question (et comme nous ne discutons pas des trains interurbains, mais principalement de ce que l'on peut appeler le service transcontinental, notamment l'interruption du service d'un des deux trains dans l'Ouest et d'un des deux trains dans l'Est croyez-vous que la portée de l'ordre de renvoi imparté à ce comité devrait se limiter à vos préoccupations mêmes, c'est-à-dire au fait de savoir quel genre de service longue distance ou transcontinental nous devrions avoir?

Apparemment, tous semblent d'accord sur la nécessité d'améliorer le service grâce aux trains LRC. À mon point de vue, l'entretien de l'assiette des rails est un des autres problèmes que nous devons affronter, parce que nous vivons dans un pays où il y a dégel au printemps et gel l'automne. Il semble que ce soit là l'une des grandes différences, et je sais que je m'écarte un peu du sujet, monsieur le président, entre le service ferroviaire canadien et Amtrak. Les Américains n'ont pas les mêmes problèmes de gel que nous dans nombre de leurs régions.

Croyez-vous que nous devrions nous restreindre à la portée de l'ordre de renvoi de ce comité eu égard aux trains transcontinentaux ce qui, selon certains, n'est pas une proposition d'ordre pratique?

L'honorable M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que nous étudions ici deux aspects différents; à mon avis, nous traitons d'un processus décisionnel particulier et de même, nous essayons de déterminer si, selon nous, le même processus a été respecté.

Le sénateur Stollery: Il est clair qu'à votre avis c'est le contraire qui s'est produit.

L'honorable M. Mazankowski: C'est là un élément. Quant à l'autre, il s'agit de l'élaboration d'une politique et d'un mandat.

[Text]

policy framework and a mandate. I suspect that the cuts are now in effect. We had hoped that the minister would see fit, in his wisdom, to defer the implementation of the cuts so that we could go through a public hearing process to determine the social and economic impacts, and all the other things that we have learned about from our report. Now that that is beyond us, I believe that there will be an important need for a full-scale public debate on rail passenger service in Canada.

I think essentially, that we are basically dealing with inter-city of transcontinental services. As I said earlier, I do not believe that anyone envisioned in VIA's mandate a responsibility for the maintenance of commuter services. yes, that has been referred to in our report, and essentially there will be disruption in that service if there is a breakdown between the two levels of government. It is clearly a service that is required.

If you go to page 30 of our report, you will see that we state:

The Task Force recommends the establishment of a special Select Parliamentary Committee, with power to conduct hearings across Canada as it deems necessary. Without restricting the generality of this mandate, the Committee should be empowered to:

- a) examine all aspects of VIA Rail's existing passenger routes in all regions of Canada and to determine its relationship in terms of support and priority with all other modes of transportation;
- b) hear all witnesses necessary to determine a rail passenger policy consistent with the needs of the travelling public, including transcontinental, inter-city and commuter services;

We have included commuter services because that is part and parcel of this decision. It may very well be that in the process of this it will confirm that VIA pay attention to the transcontinental and intercity, and that the commuter service be the responsibility of someone else.

The report further states:

- c) call upon all necessary legal, regulatory, technical and financial expertise necessary for the Committee to carry out its duties and responsibilities.

That would satisfy the concern you raised in the earlier part of your question, the matter of the controversy that surrounds the figures with respect to the costing order, with respect to cost revenue ratios, with respect to energy-efficiency ratios and subsidies. Nobody really knows the level of subsidy and which mode of transportation is subsidized more heavily than the other. We have come out with an expression that represents our findings, but it seems to me that the time has come when we should really lay all the facts on the table. To what level is the air mode being subsidized, and the marine mode, the surface mode and the railway mode? There are uncertainties and controversies about the figures that are being used. There

[Traduction]

Je crois que les réductions ont déjà été appliquées. Nous souhaitons que le Ministre juge bon, dans sa sagesse, de reporter l'application des coupures de services pour nous permettre de tenir des auditions publiques dans le but d'en déterminer les répercussions sociales et économiques et de nous fixer sur tous les autres éléments tirés de notre rapport. Maintenant que nous n'y pouvons plus rien, je crois qu'il est quant même toujours important de tenir un débat public poussé sur le service voyageurs au Canada.

Fondamentalement, je crois que nous abordons ici la question des services interurbains et transcontinentaux. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je ne crois pas que personne ait perçu dans le mandat de VIA Rail cette responsabilité qui lui incombe d'assurer un service de trains de banlieue. Oui, notre rapport en fait mention et essentiellement il y aura perturbation s'il y a rupture entre les deux niveaux de gouvernement. Il ne fait aucun doute que ce service est nécessaire.

Si vous vous reportez à la page 30 de notre rapport, vous verrez ce que nous recommandons:

3. Le Groupe de travail recommande la constitution d'un comité parlementaire spécial, investi du pouvoir de tenir des audiences où il le juge utile au Canada. Sans restreindre la généralité de ce mandat, le comité devrait être habilité à:

- a) étudier tous les aspects des services voyageurs actuels de VIA Rail pour l'ensemble du pays et à déterminer de quel soutien et de quelle importance ils doivent bénéficier en regard des autres modes de transport;
- b) entendre tous les témoins nécessaires pour en arriver à définir une politique du transport de voyageurs par train qui corresponde aux besoins du public voyageur pour ce qui est notamment des lignes transcontinentales et interurbaines, et des trains de banlieue;

Nous y avons inclus le service de trains de banlieue parce que ces trains tombent sous le coup de la décision. Il se pourrait très bien qu'en cours de route, on vienne confirmer que VIA Rail s'occupe des services transcontinentaux interurbains et que la responsabilité des trains de banlieue incombe à quelqu'un d'autre.

En outre, le rapport signale qu'il faut:

- c) consulter tous les experts (juridiques, techniques et financiers) qu'il juge nécessaire à l'exécution de son mandat.

Ainsi, cela répondrait aux préoccupations que vous avez soulevées dans la première partie de votre question, toute cette controverse qui entoure les chiffres concernant l'ordonnance des coûts, le rapport coûts-rendement, la ratio énergie-efficacité et les subventions. Nul ne connaît véritablement la valeur des subventions ni ne sait quel mode de transport est subventionné de façon plus importante que l'autre. Nous avons publié certaines données qui traduisent les résultats de nos conclusions, mais il me semble que le temps est venu de mettre toutes les cartes sur table. Dans quel rapport le transport aérien, le transport maritime, les transports de surface et le transport ferroviaire? sont-ils subventionnés. Il subsiste encore des incer-

[Text]

is the recovery of the infrastructure costs. I have a figure in front of me that indicates that rail recovers 82 per cent of its infrastructure costs; road, 49 per cent; marine, 22 per cent; and air, 32 per cent. Those are figures that were provided to me when I was Minister of Transport. Now the Minister of Transport is today producing different figures.

Senator Stollery: The hour grows late, but I would like to impress upon the witness and the committee that when I read this stuff—and like many people I have followed it for many years—I am sure very few members of the committee have any way of knowing how the costing in the railway business is done. It seems to me that it would be an enormously complex task in itself, if indeed it were ever possible. It seems to me that this is where the proponents of the railways fail their own cause, because it seems to me that people who live in urban areas, in the more heavily populated parts of Canada, have one interest in rail service—and that is something we can understand. We can grasp the fact that they have a particular interest, that they want to go from Toronto or Montreal or whatever other areas there are—

The Chairman: Senator, do you have a question?

Senator Stollery: I am asking a question. I am putting it to the witness, Mr. Chairman, because he is the spokesman for the Conservative Party on transport matters—

The Chairman: I am just asking if you have a question.

Senator Stollery: He has been the chairman of a task force. I am questioning and commenting at the same time. The thing should be a little more clearly defined. It is because the definition is not clear that we have this rather vague understanding of what we do not have in Canada, which is a national rail policy. We do not have such a policy because everyone in different parts of the country has a different view of what he considers is important to the railway business—and, I might say as an extension, in the transportation business. One senator is interested in the ferry service to Prince Edward Island. That has made it so difficult, for as long as you have been in Parliament, to have a national transportation policy and a national railway policy. What do you think about that?

The Chairman: Senator, what is your question?

Senator Stollery: I have just asked him what he thought about it.

Hon. M. Mazankowski: I sense a question, and I believe it is a fair comment along with the question. The fact of the matter is that we have not had a public debate on transportation policy in this Parliament or in this country since 1967—that is

[Traduction]

titudes et de la controverse au sujet des chiffres qui sont utilisés. Il y a toujours cette question du recouvrement des frais d'infrastructure. J'ai ici devant moi des chiffres qui m'indiquent que les sociétés ferroviaires recouvrent 82 pour cent de leurs frais d'infrastructure; pourcentage qui tombe à 42 dans le cas des réseaux routiers, à 22 dans celui du transport maritime, et à 32 pour le transport aérien. Ce sont là les chiffres qu'on m'a fournis lorsque j'étais ministre des Transports. Or, le titulaire actuel offre des données différentes.

Le sénateur Stollery: Il se fait tard, mais j'aimerais dire au témoin et au Comité que lorsque je prends connaissance de toutes ces données, et à l'instar de nombreuses personnes je suis la question depuis plusieurs années, je suis certain que quelques membres du Comité sont capables de savoir comment sont établis les coûts dans le domaine du transport ferroviaire. Il me semble que c'est là une tâche énormément compliquée, sinon impossible. À mon avis, c'est là aussi que tous les intervenants du transport ferroviaire perdent leurs propres causes, parce qu'il me semble que les citoyens, qui habitent dans les régions les plus peuplées du Canada, ont intérêt à ce que l'on offre un service ferroviaire, et c'est assurément une préoccupation bien légitime. On peut toujours saisir qu'ils manifestent un intérêt particulier, désirant se dépalcer de Toronto ou de Montréal à destination de n'importe quelle autre ville...

Le président: Sénateur, est-ce que vous avez une question à poser?

Le sénateur Stollery: Je pose en ce moment une question. Je demande au témoin, monsieur le président, parce qu'il est le porte-parole du Parti conservateur sur la question des transports...

Le président: Je vous demande simplement si vous avez une question à poser.

Le sénateur Stollery: Il est le président de ce groupe de travail. Je pose une question et je fais des observations en même temps. Les choses devraient être définies un peu plus clairement. C'est parce que la définition des notions n'est pas suffisamment précise que l'on en vient à comprendre de façon plutôt vague ce dont nous sommes privés au Canada, à savoir une politique nationale en matière de transport ferroviaire. Nous ne disposons pas d'une telle politique parce que chacun dans les différentes régions du pays a une idée différente de ce qu'il considère comme important pour les sociétés ferroviaires, et je permettrai peut-être d'ajouter, dans tout le domaine du transport. L'un des sénateurs s'intéresse au service de traversier à l'Île-du-Prince-Édouard. Il a été fort difficile, vous le savez depuis que vous êtes au Parlement, de faire adopter une politique nationale en matière de transport et une politique nationale sur les services ferroviaires. Qu'en pensez-vous?

Le président: Sénateur, quelle est votre question?

Le sénateur Stollery: Je viens juste de lui demander son opinion à ce sujet.

L'honorable M. Mazankowski: Je perçois la question et je crois qu'elle est aussi accompagnée d'une observation assez juste. Le fait est que l'on n'a pas tenu de débat public sur la politique des transports au Parlement ou au pays depuis 1967,

[Text]

when the last transportation act came before us. The policy has traditionally evolved through rather extensive public and parliamentary debate, and we are probably ready for another full scale debate. I see that opportunity arising when a VIA Rail act is presented, and perhaps at that time Parliament will be able to deal with that issue with the widest possible public input that is necessary to try to identify those regional needs and other needs as they apply to inter-city and to commuters.

What I do take grave exception to is the expression or the enunciation of a transportation policy through the mechanism of section 64 of the National Transportation Act. To me, section 64 was never meant to be used as a vehicle, a mechanism, for the establishment of a renewed or revitalized rail passenger system; and really what the minister has done here is to use that provision to outline a new rail passenger policy in this country—and I think it is fundamentally wrong. I believe the intent of section 64 was meant for other purposes, and that section must be utilized in the context of section 260, which deems that the public interest must always be taken into account in dealing with transportation matters. That matter has been settled in the courts. It is legally proper, but morally wrong.

The Chairman: Are there any further questions? Senator Riley is next on the list. I believe that both Senator Marshall and Senator Frith withheld some questions in the hope that they would get a second chance. I see also Senator McElman. He will come after Senator Riley.

Senator Riley: Mr. Chairman, I have a couple of short questions. The question of dismantling was introduced by the Honourable Mr. Mazankowski and it was followed up by Senator Frith. Mr. Mazankowski, did you mean by "dismantling", complete dismantling or progressive dismantling of the VIA Rail passenger service—particularly in view of the fact that the minister has recently made a further statement concerning the possibility of further cutbacks in the rail passenger service in Canada. I am not talking about the LRC service from Quebec through the corridor to Windsor. I am interpreting recent statements by the minister to the effect that he is contemplating further cuts in rail passenger service, which to me is progressive dismantling of the rail passenger service in Canada.

Hon. Mr. Mazankowski: Perhaps I might answer the question in two ways, as I answered Senator Frith. To me, when you have two transcontinental services and you remove one, you are coming very close to dismantling the transcontinental service that existed. You are really cutting it by 50 per cent. Secondly, the suspicion is clearly there that this is not the last of the rail passenger service cutbacks. I suspect that in alluding to that I would have to agree with your observation, senator, that we may very well be witnessing progressive cutbacks in the future. I believe the Transport 2000 group in Halifax made the point very well when they said that with VIA given a fixed operating budget, which will be eroded by

[Traduction]

moment où nous avons été saisis de la dernière Loi sur les transports. Depuis toujours, la politique en ce domaine s'est améliorée grâce à des débats publics parlementaires longs et soutenus, et probablement sommes-nous prêts à en entreprendre un autre. Je crois que l'on pourra tenir un tel débat lorsque le projet de loi sur VIA Rail sera déposé et peut-être à ce moment-là le Parlement sera-t-il en mesure d'aborder la question en tenant compte le plus possible des interventions du public, participation qui sera nécessaire pour tenter de déterminer les priorités régionales de même que les autres besoins en matière de services ferroviaires interurbains et de banlieue.

Ce à quoi je m'oppose fermement, c'est à l'élaboration et à l'application d'une politique en matière de transport en recourant à l'article 64 de la Loi nationale sur les transports. A mon avis, l'article 64 n'a jamais été conçu pour servir de véhicule, de mécanisme capable de renouveler ou de revitaliser les services ferroviaires de voyageurs. Et en toute vérité, ce que le Ministre fait ici, c'est qu'il recourt à cette disposition pour établir une nouvelle politique en matière de transport ferroviaire pour voyageurs au Canada, et je crois qu'il a tout à fait tort. Pour moi, l'article 64 a été conçu à d'autres fins et il doit être utilisé au regard de l'article 260 qui reconnaît que l'intérêt de la population doit toujours être pris en considération dans les questions de transport. Le litige a été réglé devant les tribunaux. Légalement, il n'y a rien à reprocher, mais moralement, ce n'est pas correct.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? La parole sera ensuite au sénateur Riley. Je crois que les sénateurs Marshall et Frith ont retenu certaines questions dans l'espoir de pouvoir obtenir un deuxième tour. Je vois que le sénateur McElman en a une à poser, il prendra la parole après le sénateur Riley.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, j'ai quelques courtes questions à poser. L'honorable M. Mazankowski a soulevé la question du démantèlement, qu'a ensuite poussée le sénateur Frith. Monsieur Mazankowski, est-ce que vous entendiez par là le «démantèlement» complet ou progressif du service-voyageurs de VIA Rail, surtout si l'on pense que le ministre a dernièrement fait une autre déclaration sur la possibilité de réductions supplémentaires du service-voyageurs au Canada. Je ne parle pas ici du service de LRC de Québec qui emprunterait le corridor de Windsor. A mon avis, les récentes déclarations du ministre laissent entendre qu'il prévoit d'autres coupures dans le service-voyageurs, ce qui pour moi est un démantèlement progressif du service voyageurs au Canada.

L'honorable M. Mazankowski: Peut-être puis-je répondre à la question de deux façons, tout comme j'ai répondu au sénateur Frith. A mon avis, lorsqu'une société ferroviaire offre deux services transcontinentaux et qu'elle en abolit un, elle n'est pas très loin de démanteler le service transcontinental qui existe. En réalité, elle le réduit de 50 p. 100. Deuxièmement, il ne fait aucun doute que ce ne sont pas les dernières coupures qui seront opérées. Je pense que ce faisant, je dois me dire d'accord avec votre observation, sénateur, à savoir que nous pourrions très bien assister à des coupures progressives à l'avenir. Je crois que le groupe Transport 2000 à Halifax a bien fait ressortir la question lorsque ses intervenants ont signalé que si

[Text]

inflation, their maritime inter-city and regional trains will be next on the hit list if we cannot effect a policy change. I mention that because I believe it basically resembles the view held by many in Atlantic Canada that this is not the end, but is a further progression toward the dismantling of rail passenger service in this country. That was highlighted perhaps more by people who came to us from Prince Edward Island, who warned those at the hearing that they had better fight to maintain the existing services because that is how they lost their train service and that is how Newfoundland lost its train service. So clearly there is a suspicion, and it is amplified to a large extent by the statements of the minister himself.

Senator Riley: I get back to the costing order. When the minister was before us last week, reference was made to the costing order, and Mr. Giroux stated that they are:

... now proceeding to audit the 1978 and 1979 railway charges to VIA, and it will be completed by March, 1982.

The 1980 charges to VIA will be completed by the end of the calendar year, 1982, and the 1981 charges will be completed by the end of March, 1983. So, by March, 1983, which is approximately 16 or 17 months from now, all the charges up to the end of the calendar year, 1981, will have been audited.

Now, Senator Frith made reference to the fact that on April 13 it came pretty close—within 5 per cent—of the estimate that was provided at the beginning of the fiscal year.

I went on and stated that Mr. Giroux had mentioned the expected dates for the completion of the audits for the years 1979, 1980 and 1981. I asked:

What are the last audit figures available to VIA Rail?

MR. GIROUX: The last audit figures, I believe, are up to the end of 1977. There was quite a backlog of audits to be picked up by the CTC, and I believe that over the last six to nine months they have brought on the necessary staff and expertise to pick up on these audits.

As a former Minister of Transport, can you explain how these figures, which were stated by Senator Frith, can be accurate, when there has been no audit since the end of 1977? This is the period, please bear in mind, when VIA Rail has apparently suffered the present cutbacks, and possibly further ones, without any audited figures since 1977.

Hon. Mr. Mazankowski: Well, I think you and I share the same point of view. The fact is that the costing formula is not appropriate in terms of VIA being able to effectively discharge its mandate. How can they possibly, on that basis, calculate their potential fare structure on the services they may want to provide—even their charter service? You will remember that

[Traduction]

la société VIA se voit accorder un budget d'exploitation déterminé, qui sera rongé par l'inflation, ses trains régionaux et interurbains vers les Maritimes seront les premiers à être supprimés, si nous ne réussissons pas à faire modifier la politique. Je soulève cette question parce que je pense que fondamentalement, on se rapproche ici de l'opinion de nombreuses personnes dans les régions de l'Atlantique pour qui ces réductions ne sont pas la fin, mais plutôt une progression vers le démantèlement du service-voyageurs au Canada. Ces faits ont peut-être été mieux mis en lumière par les témoins qui se sont présentés devant notre Groupe de travail à l'Île-du-Prince-Édouard et qui ont averti les personnes présentes aux auditions qu'elles devaient se préparer à livrer une plus rude bataille pour maintenir les services actuels, parce que c'est de cette façon dont eux et les Terre-neuviens ont perdu leurs services ferroviaires. Il y a donc des doutes certains qui sont amplifiés dans une grande mesure par la déclaration du ministre même.

Le sénateur Riley: Je reviens à cette ordonnance sur les frais. Lorsque le ministre a témoigné devant nous la semaine dernière, il en a été question et M. Giroux a déclaré ceci:

(La Commission canadienne des transports) procède actuellement à la vérification des coûts des services ferroviaires de 1978 et 1979 pour la société VIA et les travaux seront terminés en mars 1982.

Les frais de 1980 auront été vérifiés à la fin de l'année civile 1982 et l'analyse des frais de 1981 sera terminée à la fin de mars 1983. Donc, en mars 1983, soit approximativement dans 16 ou 17 mois, tous les coûts remontant à la fin de l'année civile 1981 auront été vérifiés.

Or, le Sénateur Frith a parlé du 13 avril, c'est assez près—à 5 p. 100—de la date prévue au début de l'année financière.

J'ai poursuivi mon intervention en déclarant que M. Giroux avait mentionné les dates prévues pour la fin des vérifications des années 1979-1980 et 1981. J'ai posé la question suivante:

Quelles sont les dernières données tirées des vérifications dont dispose VIA Rail?

M. GIROUX: Les dernières données de vérification, je crois, remontent à la fin de 1977. La CCT accusait beaucoup de retard dans ses vérifications et je crois que depuis six ou neuf mois, elle a affecté le personnel nécessaire à ce travail.

A titre d'ex-ministre des Transports, pouvez-vous expliquer comment ces chiffres, qui ont été donnés par le sénateur Frith, peuvent être précis lorsqu'il n'y a pas eu de vérification depuis la fin de 1977? N'oubliez pas qu'aujourd'hui VIA Rail souffre des réductions actuellement appliquées et peut-être d'autres, sans disposer de chiffres vérifiés depuis 1977.

L'honorable M. Mazankowski: Eh bien, je pense que nous partageons le même point de vue. Le fait est que la formule d'établissement des coûts ne convient pas à VIA Rail qui ne peut effectivement s'acquitter de son mandat. A partir de ces données, comment la société peut-elle calculer la structure de tarifs éventuels des services qu'elle voudra offrir, et même ses

[Text]

we talked about the provision and availability of charter service for VIA Rail. They simply cannot run a charter service because they cannot get a quoted, fixed price contract that would allow them to provide that service.

What Mr. Roberts wants—and I think what is necessary—a method whereby there are fixed price contracts, in terms of which the railways outline the charges that will be required for the provision of that service, so that they can determine a level of fares that will have to be charged in order to determine whether in fact they can pick up this additional business. As things now stand, it is essentially a cost-plus measure. I have the category I, II, III and IV costs, and there is a myriad of figures. The CTC only verifies the methodology. The really do not comment on whether the charge is just, or whether it is meaningful. VIA does not have the opportunity of questioning those charges. Therefore, when you are talking about \$356 million spent by VIA with the railroads, it is really a bill that is presented which they must pay. In that respect, the figures upon which the cuts are being made are figures that, in many respects, are simply a book entry transaction, for payment out of the federal treasury into the coffers of the railroad. As a matter of fact, the CN will tell you that VIA is now their single best paying customer.

Senator Riley: The same, I assume, would apply to CPR?

Hon. Mr. Mazankowski: Well, the bills to CPR are much less, since they do not have as much of the route. For example, the bill that CN had for 1980 was \$290 million, and the bill that CP had for 1980 was about \$66 million. That will change somewhat now, because the CN, as far as western Canada is concerned, is going to be cut out of that market, and so it may be in closer balance.

Senator Riley: When you were Minister of Transport, Mr. Mazankowski, did the chief executive of VIA Rail complain to you about the method of billing by the CN and CP?

Hon. Mr. Mazankowski: Yes, he did. As I said earlier, that was contained in a letter directed to me on November 20, 1979. I met with Mr. Roberts on December 13, 1979, and he outlined the five basic points that needed attention. He was certainly in no way criticizing the contractual arrangements or the costing order that were put in place at that time; it was just that they were breaking new ground and the whole thing needed to be reviewed. The provisions of the costing order and the unwieldy system of contracts were proving totally unsatisfactory and needed to be addressed. My argument is that these items should be addressed and cured before we embark upon the kind of massive cutbacks that we are engaged in now. It just seems to me that if there are serious questions about the costing order—and no one has really argued that there are not—or problems with the contracting arrangements, and if VIA does not have the capacity to control its costs, or the bargaining clout that it should have in the realities of today's business world, then those things should be improved and

[Traduction]

services nolisés? Rappelez-vous que nous avons parlé de la prestation et de la disponibilité d'un service nolisé pour VIA Rail. Cette dernière ne peut tout simplement pas offrir un tel service parce qu'elle ne peut obtenir de contrats à prix fixe qui lui permettent de le faire.

Ce que veut M. Roberts, et je pense que c'est tout à fait nécessaire, c'est une méthode suivant laquelle on établirait des contrats à prix fixe, permettant à la société d'établir les tarifs qu'elle exigera pour la prestation de ce service et de déterminer ainsi le niveau de tarifs à imposer pour savoir si, en fait, elle peut offrir ce service supplémentaire. Dans l'état actuel des choses, il s'agit essentiellement de respecter un principe de rentabilité. J'ai ici les coûts des catégories I, II, III et IV et il y a une myriade de chiffres. La CCT ne vérifie que la méthode; elle ne fait aucune observation à savoir si les frais sont justes ou révélateurs. La société VIA ne peut remettre ces frais en question. Par conséquent, lorsque vous dites que VIA Rail a dépensé \$356 millions pour les chemins de fer, en réalité c'est là une facture qu'on lui présente et qu'elle doit régler. A cet égard, les chiffres sur lesquels se fondent les réductions sont des chiffres qui, sous de nombreux aspects, ne sont simplement que des transactions comptables prévoyant le versement de dossiers publics à la société ferroviaire. En fait, le CN vous dira que la société VIA Rail est aujourd'hui son meilleur client.

Le sénateur Riley: Je suppose qu'il en va de même pour le CP?

L'honorable M. Mazankowski: Eh bien, les frais imposés par CP sont beaucoup moindres, puisque cette dernière détient un tracé qui est moins important. Par exemple, les frais redevables au CN pour 1980 s'élevaient à \$290 millions alors que pour le CP, ils n'étaient que d'environ \$66 millions. Les choses ont quelque peu changé maintenant parce que le CN, en ce qui concerne l'Ouest canadien, verra sa part du marché réduite, de sorte qu'on atteindra peut-être un équilibre plus certain.

Le sénateur Riley: Lorsque vous étiez ministre des Transports, monsieur Mazankowski, le président de VIA rail s'est-il plaint de la méthode de facturation du CN et du CP?

L'honorable M. Mazankowski: Oui. Comme je l'ai dit tout à l'heure, le président m'a fait part de ses doléances dans une lettre en date du 20 novembre 1979. J'ai rencontré M. Roberts le 13 décembre 1979 et il a porté à mon attention les cinq grands points qui méritaient d'être soulevés. Certes, il n'a pas critiqué les accords contractuels ni l'ordonnance sur les frais qui étaient appliqués à cette époque. Tout simplement, il estimait que ces derniers touchaient des domaines nouveaux et que la question dans son ensemble devait être révisée. Les dispositions de l'ordonnance sur les frais et le système peu commode des contrats s'avéraient totalement insatisfaisants et devaient être étudiés. A mon avis, ces questions doivent être examinées et réglées avant même que nous nous embarquions dans la série de réductions massives qui sont actuellement en voie d'être imposées. Il me semble tout simplement que si des questions graves se posent au sujet de l'ordonnance sur les frais, et personne n'a en réalité soutenu le contraire, ou que s'il existe des problèmes à propos des contrats, et que VIA Rail ne

[Text]

changed before you embark upon the cutbacks, because the cutbacks are based upon figures that are questionable. There is clearly suspicion about whether the figures are accurate and whether they are fair, and as long as that feeling prevails I think it will only aggravate the outrage and the objections with regard to the decision that has been taken.

Senator Riley: Well then, as a former Minister of Transport I take it that you consider, from what you have said, that the whole costing arrangement between the CN, CP and VIA Rail, has been very unbusinesslike and should have been properly adjusted and investigated before any of the cutbacks were made.

Hon. Mr. Mazankowski: I would certainly, as a private businessman, be unable to run a business on that sort of open-ended contract, I assure you. It just seems absolutely impossible for VIA to do any satisfactory budgetary planning with the route structures, level of fares and marketing that have existed. It seems to me that VIA is inhibited by not knowing that fundamental element. Sixty three per cent of their total budget is spent on the services that are provided by the railways over which they have no basic control. It seems to me that unless you can establish a system of fixed price contracts, and unless you can establish a mechanism whereby there can be effective cost control, the very nature of cost-plus contracts brings inefficiency. I repeat, I think these are things which should be addressed before you embark upon the kind of dismantling that is occurring as a result of this decision.

Senator Riley: That is all, thank you, Mr. Chairman.

Senator McElman: In the interests of accuracy, I have a supplementary to Senator Riley's initial question. He said that the Minister of Transport was contemplating further cuts in passenger service. Mr. Mazankowski, it is my recollection that the minister spoke in reply to the questions put to him in which he said that if the remaining services were not used in some areas, then of course they would be cut. Would you, as a former Minister of Transport, agree that if services are not being used, they probably should be cut?

Hon. Mr. Mazankowski: Yes, if services are not being used after due process, then I think there is a clear process established for the determination of that issue. I think one has to look at the provisions of section 260 which weigh the various components of such a decision. One should consider the public interest, alternative forms of transport, and such a situation as one in which you have a slightly used service in an isolated part of the country, but one which may well be deemed to be in the national interest to maintain. I believe you would have to support such a service. However, I think that is a determination that has to be made through due process. One cannot simply say that services which are not used should be discontinued. One would have to make certain that every effort is being made to ensure that that service is properly marketed

[Traduction]

soit pas en mesure de contrôler ses coûts, ou encore que le climat des négociations semble s'assombrir dans le monde des affaires aujourd'hui, eh bien alors ces choses doivent être améliorées et changées avant que l'on ne procède aux coupures parce que ces coupures sont fondées sur des chiffres qui sont mis en doute. De toute évidence, il n'est pas sûr que ces chiffres soient précis et non plus qu'ils soient justes. Or, aussi longtemps qu'elle sera soutenue, pareille opinion ne fera selon moi qu'aggraver l'outrage et les objections qui se posent à l'égard de la décision qui a été prise.

Le sénateur Riley: Eh bien alors, à titre d'ex-ministre des Transports, je crois que vous considérez, d'après ce que vous avez dit, que toute la question des coûts entre le CN, le CP et VIA Rail est tout à fait contraire à la déontologie commerciale et devrait être rajustée et étudiée avant que l'on ne procède à d'autres réductions.

L'honorable M. Mazankowski: A titre d'homme d'affaires privé, je ne serais certainement pas capable d'exploiter une entreprise sur la base de ce genre de contrat ouvert, je vous l'assure. Il semble tout simplement absolument impossible que la société VIA Rail puisse établir des budgets satisfaisants compte tenu de la structure des tracés, du niveau des tarifs et de la commercialisation qui existent actuellement. Pour moi, la société VIA Rail en est empêchée parce qu'elle ne connaît pas cet élément fondamental. Soixante-trois pour cent du budget total sont consacrés aux services offerts par les sociétés ferroviaires sur lesquels elle n'a aucun contrôle. Il me semble que si vous ne pouvez établir un système de contrats à prix fixe ni un mécanisme suivant lequel vous pouvez exercer efficacement un contrôle des coûts, la nature même des contrats intégrés n'engendre que de l'inefficacité. Je le répète, je suis d'avis que l'on devrait d'abord régler ces questions avant de procéder au démantèlement résultant de la décision.

Le sénateur Riley: C'est tout. Merci, monsieur le président.

Le sénateur McElman: Pour plus de précisions, j'aimerais poser une question supplémentaire à la première question du sénateur Riley. Il a dit que le ministre des Transports projetait de nouvelles réductions des services voyageurs. Monsieur Mazankowski, si je me souviens bien, le Ministre a dit, en réponse à des questions, que si les services encore existants n'étaient pas utilisés dans certaines régions ils seraient évidemment supprimés. À titre d'ex-ministre des Transports, partagez-vous? Cette opinion?

L'honorable M. Mazankowski: Oui, si après un certain temps les services ne sont pas utilisés, je suis alors d'avis qu'il faut suivre le processus établi pour le règlement de cette question. Il faudrait étudier les dispositions de l'article 260 qui exposent les diverses raisons sur lesquelles pareille décision doit se fonder. Il faut tenir compte de l'intérêt public, des modes de transport de rechange et de certains faits comme l'existence d'un service très peu utilisé dans une région isolée du pays, mais que l'on juge peut-être dans l'intérêt national de maintenir. Je suis d'avis qu'il faut appuyer un tel service. Cependant, cette décision doit être prise à la suite d'une étude détaillée. On ne peut pas simplement dire que les services qui ne sont pas utilisés devraient être supprimés. Il faut déployer tous les efforts possibles pour assurer la commercialisation

[Text]

and that all other things conducive to creating a positive business climate are done.

We heard evidence of some areas where there has been less than aggressive marketing skill demonstrated in terms of promoting rail passenger service. I think all of those things have to be taken into consideration.

Certainly costing has to be considered as well, but there is a process by which that should be done. I believe Mr. Pepin did say, in response to questions about further cut-backs, that hypothetically, yes, he could legally reduce 20 per cent, 10 per cent or 50 per cent of the rail passenger service next year.

Senator Riley: This is under section 64?

Hon. Mr. Mazankowski: Yes, this is under section 64. He has made the point that the services which have been discontinued in his recent decision are services that were not being utilized or which did not have market potential. I think we all know now, after having gone through the process and from the evidence given to this committee, that, for example, the *Atlantic Limited* is one of the more widely used systems in the VIA network. The same thing applies to the western transcontinental. I do not think that these cut-backs are made primarily on the basis of low ridership, but, rather, on the basis of a political decision which the minister, I suspect, has the right to make.

Mr. Siddon: To add another perspective to the question, Mr. Chairman, if you have two transcontinental trains on the east and west coast and you take away the most convenient, short journey—being the *Atlantic* in the east or the *Supercontinental* in the west—thereby making people go well out of their way in terms of extra distance and extra time to use the remaining services, there is a good probability that people will not use that alternative service. We in western Canada are particularly concerned about this issue because we understand that the minister's officials are planning to reduce the length of the *Canadian* from 20 to 13 cars next summer and to restrict the availability of sleeping car capacity, which will turn away thousands of Japanese and other international tourists. Then, due to the tunnel reconstruction project on Rogers Pass, there will be tremendous delays on the remaining route. The result will be that passengers wanting to go to Jasper, having to contend with all of this inconvenience or having to take a bus or rail liner from Calgary to Edmonton and another rail liner to Jasper, are likely to stay home.

Certainly it is possible that additional cuts may be justified on the grounds that people are not using the alternative service. Perhaps we should look behind the reasons as to why they will not use those alternative services, which will be more time-consuming and energy inefficient than would the existing services which have been terminated at this point.

Senator McElman: Thank you, that explains to me a good deal. I understood the circumstances under which the questions were asked and under which the answers were given and I felt that the use of the word "contemplating" further cuts

[Traduction]

adéquate du service et l'adoption de toutes les mesures aptes à créer un climat commercial favorable.

Nous avons entendu des témoignages voulant que les procédures et pratiques de Via Rail en matière de marketing pour le service voyageurs laissent beaucoup à désirer dans certaines régions. A mon avis, il faut tenir compte de tous ces aspects.

Il est certain que le calcul des prix de revient joue aussi un rôle, mais il y a un processus à suivre à cet égard. Je crois que M. Pepin a dit, en réponse aux questions concernant de nouvelles réductions, que sur le plan hypothétique, il pourrait légalement réduire les services voyageurs de 20 p. 100, 10 p. 100 ou 50 p. 100 l'an prochain.

Le sénateur Riley: Aux termes de l'article 64?

L'honorable M. Mazankowski: Oui, aux termes de l'article 64. Il a dit clairement que les services qui ont été supprimés à la suite de sa récente décision sont ceux qui n'étaient pas utilisés ou qui n'étaient pas rentables. Je crois que nous savons tous maintenant, après avoir entendu les témoignages devant le Comité, que l'*Atlantic Limited*, par exemple, est un des trains les plus utilisés du réseau VIA. La même chose s'applique au train transcontinental de l'Ouest. A mon avis, la première raison de ces réductions ne peut pas être le nombre insuffisant de voyageurs; il s'agit plutôt d'une décision politique que le ministre, selon moi, a le pouvoir de prendre.

M. Siddon: Considérons un autre aspect de la question, monsieur le président; s'il y a deux trains transcontinentaux sur la côte est et deux sur la côte ouest et que soit supprimé le service le plus utile pour les courts déplacements, soit l'*Atlantic* dans l'Est ou le *Supercontinental* dans l'Ouest, obligeant ainsi les voyageurs qui veulent utiliser les services existants à parcourir une plus grande distance, ce qui leur occasionnera des pertes de temps, il est fort probable que ces personnes n'utiliseront pas ces services. Dans l'Ouest du Canada, nous sommes particulièrement préoccupés à ce sujet parce qu'il semble que les représentants du ministre projettent de réduire le nombre de wagons du *Canadian* de vingt à treize l'été prochain et de restreindre la disponibilité des wagons-lits, ce qui éloignera des milliers de japonais et de touristes de tous les pays. Puis, il y aura d'énormes retards sur l'autre parcours en raison du projet de reconstruction du tunnel du col de Rogers. Les voyageurs désirant se rendre à Jasper qui n'auront d'autres choix que de subir tous ces inconvénients ou de prendre l'autobus ou l'autorail de Calgary à Edmonton et un autre pour se rendre à Jasper resteront probablement chez eux.

Il sera certainement possible d'alléguer que les voyageurs n'utilisent pas cet autre service pour justifier de nouvelles réductions. Peut-être devrions-nous examiner les raisons sous-jacentes pour lesquelles les voyageurs n'utiliseront pas les services de rechange qui nécessiteront plus de temps par les déplacements et seront moins efficaces sur le plan énergétique que les services qui viennent d'être supprimés.

Le sénateur McElman: Merci, ces explications sont très claires. Je comprends les circonstances qui ont suscité les questions et les réponses et je suis d'avis que l'utilisation du terme «projeter» en ce qui concerne de nouvelles réductions

[Text]

was not accurate. Apparently the witness would disagree with me, as would Senator Riley, and that makes the record clear.

There is one thing that has bothered me during this whole discussion. I do not attribute this at all to you, Mr. Mazankowski, but to various people who are speaking quite emotionally on the issue. Most of them put forward the idea that the west and the Atlantic area are being discriminated against, that they are being made second-class citizens in order to save money to look after the central core of the system, the so-called corridor. I repeat, I do not attribute divisive statements to Mr. Mazankowski in any sense, but I deplore the use of any issue arising in Canada today in a divisive manner.

Is it your understanding, as it is mine, Mr. Mazankowski, that the savings of some 20 per cent to be made by these cuts are to be used to provide for the LRCs for the corridor? Is it not also true that for Atlantic Canada, for example, the minister and his officials have stated that by 1983 and 1984, LRCs will also be servicing the *Ocean Limited* run from Halifax to Montreal?

Hon. Mr. Mazankowski: In answer to your question, may I say this at the outset, that there is a perception that prevails to the effect that the people of the west and of the Atlantic provinces feel discriminated against. That feeling is there and I cannot describe it otherwise. There is a feeling that they are second-class citizens, which is an expression we heard. If you look at the summary of evidence on regional alienation, we use direct quotes of people who came before us. Our committee certainly did not do that with the thought of further aggravating regional alienation, but we thought that when we were hearing this kind of testimony, we had an obligation to communicate it. I think that when you are dealing with passenger service, there is emotion attached. There is a feeling that trains are something more than simply a mode of transportation carrying people from place to place. There is a feeling that trains occupy a very special place in Canada's social fabric, that trains have really been a catalyst in creating Confederation and are still an important component of the bond that unites us. Therefore, there is a strong emotion in dealing with this issue.

I suppose, with regard to the question vis-à-vis the resources being applied towards the funding of the LRCs in the Montreal-Windsor corridor, that is clearly the one that will be improved first. There was a commitment to provide the LRCs both to eastern and western Canada when the original 10 sets were ordered. That has, however, been cancelled or deferred. So that further aggravates the suspicions that perhaps there may be no LRCs for the Atlantic region. Most people say, "Well, golly, if they are going to remove the service which was provided by the *Atlantic Limited*, it is not going to help us even if they do bring in the LRC. We want to retain the service because we need it and we use it."

[Traduction]

n'était pas exact. Apparemment, le témoin n'est pas d'accord avec moi, comme le sénateur Riley, mais cela permet de mettre les choses au point.

Il y a une chose qui m'a préoccupé au cours de toute cette discussion. Je ne fais pas allusion à vous, monsieur Mazankowski, mais plutôt aux différentes personnes qui réagissent de façon très émotionnelle à cette question. La plupart de ces personnes émettent l'idée qu'il y a discrimination contre l'Ouest et la région de l'Atlantique, qu'elles sont considérées comme des citoyens de seconde zone, afin que puissent être réalisées des économies permettant de se concentrer sur le système de la partie centrale, le fameux corridor. Je le répète, je ne prête en aucune façon ces déclarations controversées à M. Mazankowski, mais je déplore l'interprétation de toute situation au Canada à des fins de dissension.

Êtes-vous d'avis, comme moi, monsieur Mazankowski, que les économies de l'ordre de 20 p. 100, réalisées à la suite de ces réductions, devraient être utilisées pour fournir le service LRC dans le corridor? N'est-il pas vrai aussi en ce qui concerne la région de l'Atlantique, par exemple, que le ministre et ses fonctionnaires ont déclaré que d'ici 1983 ou 1984, les LRC seraient mis en service sur le parcours de l'*Ocean Limited* entre Halifax et Montréal?

L'honorable M. Mazankowski: En réponse à votre question, puis-je d'abord vous dire qu'il existe certaines idées voulant qu'il y ait discrimination contre la population de l'Ouest et celle des provinces de l'Atlantique. Ce sentiment existe mais je ne peux le décrire autrement. Les intéressés ont l'impression d'être des «citoyens de seconde zone», c'est l'expression que nous avons entendue. Dans le résumé des témoignages sur l'aliénation régionale, nous utilisons des citations des personnes qui ont comparu devant nous. Notre Comité n'a certainement pas fait cela avec l'intention d'étendre le sentiment d'aliénation régionale, mais nous nous sommes crus obligés, lorsque nous avons entendu ce genre de témoignages, d'en faire part. Je suis d'avis qu'il y a toujours un certain aspect émotionnel qui se manifeste lorsque l'on traite des services voyageurs. On a l'impression que les trains représentent quelque chose de plus qu'un simple mode de transport. On a le sentiment que les trains occupent une place très spéciale sur le plan social au Canada, qu'ils ont réellement été l'élément catalyseur dans la création de la Confédération et qu'ils représentent encore une partie importante des liens qui nous unissent. Aussi la question est-elle empreinte d'émotivité.

Je suppose qu'en ce qui concerne la question des ressources consacrées au financement des trains LRC, il est clair que le corridor Montréal-Windsor sera le premier à être amélioré. On s'était engagé à fournir un service de trains LRC à la fois dans l'Est et dans l'Ouest du Canada lorsque les dix premiers trains ont été commandés, mais l'application de cette décision a cependant été annulée ou remise à plus tard. Cela confirme donc davantage les soupçons voulant qu'il n'y aura peut être pas de trains LRC dans la région de l'Atlantique. La plupart des gens disent: «Eh bien, si l'on supprime le service de l'*Atlantic Limited*, cela nous sera préjudiciable, même s'il doit y avoir le LRC. Nous voulons conserver les services que nous

[Text]

I can only conclude by saying that there are suspicions that that commitment will not be fulfilled.

Senator McElman: But it is a commitment.

Hon. Mr. Mazankowski: But there was a previous commitment.

Senator McElman: I appreciate that.

Hon. Mr. Mazankowski: Which has now been deferred. Here again I am speaking on behalf of those who spoke to us. What I may have in my own mind as to whether that commitment will be fulfilled or not is really another matter.

Senator McElman: In speaking with people in my part of the country I have pointed out to them that Ontario and Quebec are losing services as well. They were quite surprised to hear that. They thought that we were the only people who were losing services, we and the western towns. But it is a fact that Ontario and Quebec are losing services as well. We share the agony.

A while ago during your dialogue of questions and answers with Senator Frith each of you indicated that he considered the other a good businessman and that business practices should have some consideration. In the deployment of the LRC fleet would you not say, as a businessman, that it would be sensible to have the fleet in service as quickly as possible in the most used and travelled area where some profits could be shown in order that new equipment could be purchased for the whole of the service in the country? Would that not be a reasonable business proposition? To go where the profits are initially so that you can expand.

Hon. Mr. Mazankowski: Well, of course, in fulfilling a mandate for an adequate transportation system you have to consider other things besides the bottom line.

Senator McElman: Agreed. I am asking you as a businessman.

Hon. Mr. Mazankowski: As a businessman, one would naturally look at the profit picture, but you are not really dealing with concepts of business in terms of providing transportation to those people who need transportation services. I would think, as a businessman, I would want to look at where the rail service offers the greatest potential and serves the greatest need.

When I look at the Quebec-Windsor corridor, there are various mature systems on that corridor. You have good bus service; you have good highways; you have reasonably good air service. You are going to improve the rail passenger service there, but you are going to do that at the expense of withdrawing services that are really needed in western and Atlantic Canada.

When I witnessed the depth of feeling, the anger and the outrage at the withdrawal of the Atlantic service and the fact that it was demonstrated quite clearly that it was not only used

[Traduction]

avons parce que nous en avons besoin et que nous les utilisons.»

Je ne peux conclure qu'en disant qu'il existe certains doutes quant au respect de cet engagement.

Le sénateur McElman: Mais il s'agit d'un engagement.

L'honorable M. Mazankowski: Mais il y a eu un engagement précédent.

Le sénateur McElman: Je le sais.

L'honorable M. Mazankowski: Et qui est maintenant mis en veilleuse. Ici encore je parle au nom de ceux que nous avons rencontrés. Ce que je pense personnellement au sujet du respect de cet engagement est une toute autre question.

Le sénateur McElman: Lorsque j'ai parlé à des gens de la région où j'habite, je leur ai fait observer qu'il y a aussi des réductions de services au Québec et en Ontario. Ils étaient très surpris d'entendre cela. Ils pensaient que les gens de chez nous et ceux de l'Ouest étaient les seuls à perdre ces services. Mais c'est un fait qu'il y a aussi des réductions de services en Ontario et au Québec. Nous partageons ce triste sort.

Il y a quelque temps, au cours d'un échange de questions et de réponses avec le sénateur Frith, chacun de vous a déclaré qu'il considérerait l'autre comme un bon homme d'affaires et que l'on devrait tenir compte des pratiques commerciales établies. Lors de l'affectation des LRC, ne diriez-vous pas, en tant qu'homme d'affaires, qu'il serait sensé de mettre en service cette flotte aussi rapidement que possible dans la région la plus occupée afin de réaliser des bénéfices qui permettraient l'achat de nouveau matériel destiné à l'ensemble du pays? N'est-ce pas là une proposition d'affaires raisonnable? Commencer d'abord par les endroits où l'on réalisera des profits afin de pouvoir prendre de l'expansion.

L'honorable M. Mazankowski: Évidemment, lorsqu'on a pour mandat d'offrir un système de transport répondant aux besoins, il n'y a pas que la rentabilité dont il faille tenir compte.

Le sénateur McElman: D'accord. Je vous demande quelle serait votre réaction en tant qu'homme d'affaires.

L'honorable M. Mazankowski: En tant qu'homme d'affaires, je serais naturellement porté à tenir compte de la rentabilité, mais en réalité, il ne s'agit pas de tenir compte des concepts relatifs aux affaires lorsqu'on veut fournir des services de transport aux personnes qui en ont besoin. A titre d'homme d'affaires, je crois que je voudrais savoir où le service ferroviaire offre le plus grand potentiel et où les besoins sont les plus grands.

Si je regarde le corridor Québec-Windsor, il existe depuis longtemps divers services dans ce corridor. Il y a un bon service d'autobus, un bon réseau routier et un bon service aérien. Vous voulez améliorer le service ferroviaire à cet endroit, mais en le faisant vous réduirez d'autant les services qui sont en réalité nécessaires dans l'Ouest et dans les provinces maritimes.

Après avoir été à même de juger des sentiments profonds de colère et d'indignation qu'a provoqués le retrait du service de l'*Atlantic*, et étant donné qu'il a été très clairement démontré

[Text]

but was needed, I really had to question whether in fact the decision to put all of the eggs in one basket in the Quebec-Windsor corridor, while denying those people, was really the right decision politically.

Talking of business operations, I think both the CN and CP are run as businesses—at least they advertise that they are. But VIA has not been run as a business because it does not have the mandate and the clout to match their business clout, by virtue of the fact that it lacks that mandate. It has a poor contractual arrangement so it has a cost accounting method that is not satisfactory. They have recognized that. It is universally recognized. It just seems to me that that is the area we should be addressing first.

We are talking about saving \$100 million this year. Well, you are not going to save \$100 million, because \$30 million is going to be paid to the employees for retraining and early retirement and things of that nature.

In my view we should have studied this matter for at least one year or eighteen months until we could get a handle on what could be done to improve the contractual arrangements, the costing order, and the bargaining clout for VIA Rail and so determine just where we should be placing the emphasis.

As I pointed out earlier, the fact that we and VIA will be placing the emphasis on the Quebec-Windsor corridor may well have serious implications for the bus service. I do not think most people realize that.

With respect to the question of whether the impact on these cuts will be felt other than in western and eastern Canada, the fact is, yes, they will. We had the same feeling of anger and outrage expressed to us when we visited Sudbury, because there again northern Ontario feels like a region that is a forgotten part of Canada as well.

This decision, like it or not, has not augured well for the easing of regional tensions and the improvement of unity in this country. That is a perception. It may be a false perception, but it is a perception in terms of how we should do it, knowing that there are cuts in every region of Canada; but the fact of the matter is that those people who came before us feel that their region is being done in worse than the other parts of the country. They feel discriminated against and they feel like second class citizens as a result.

Senator McElman: Mr. Chairman, it seems to me that both Mr. Mazankowski and the task force report have put forth the proposition that, basically, if the equipment is improved and properly promoted and so on and good services are provided, the equipment will be used.

Hon. Mr. Mazankowski: I think that is right.

[Traduction]

que ce service était non seulement utilisé mais nécessaire, je n'ai pu m'empêcher de mettre en doute le bien-fondé de la décision de mettre tous les œufs dans le même panier, c'est-à-dire dans le corridor Québec-Windsor, tout en niant ces services aux autres citoyens, et de me demander si c'était réellement une bonne décision sur le plan politique.

Quant aux opérations d'affaires, je suis d'avis que le CN et le CP sont dirigés comme des entreprises commerciales, du moins c'est ce qu'ils prétendent. Mais VIA n'a pas été dirigée comme une entreprise commerciale parce qu'elle n'a ni le même mandat ni les mêmes objectifs que ces deux entreprises; son mandat ne prévoit rien du genre. On y prévoit des dispositions contractuelles et une méthode de comptabilité peu satisfaisantes. VIA l'a admis. C'est d'ailleurs reconnu universellement. Il me semble simplement que c'est là la question que nous devrions d'abord étudier.

Nous parlons d'une économie de \$100 millions cette année. Bien, vous n'économiserez pas \$100 millions, parce que \$30 millions doivent être versés aux employés pour le recyclage et la retraite prématurée et autres choses du genre.

A mon avis, nous aurions dû étudier cette question pendant au moins un an ou dix-huit mois, jusqu'à ce que nous puissions trouver une solution en vue d'améliorer les dispositions contractuelles, l'ordonnance sur les frais et le pouvoir de négociation de VIA Rail, pour pouvoir décider exactement du secteur sur lequel concentrer nos efforts.

Comme je l'ai souligné plus tôt, le fait que VIA Rail et nous-mêmes concentrerons nos efforts sur le corridor Québec-Windsor peut fort bien avoir des répercussions graves pour le service d'autobus. Je ne pense pas que l'on se soit rendu compte de cela.

Quant à savoir si les répercussions de ces réductions de service se feront sentir ailleurs que dans l'Ouest et dans l'Est du Canada, la réponse est oui. Les mêmes sentiments de colère et d'indignation ont été exprimés lorsque nous avons visité Sudbury, parce que le Nord ontarien est aussi une région qui a l'impression d'être une partie oubliée du Canada.

Cette décision, qu'on le veuille ou non, ne présage rien de bon en ce qui concerne l'apaisement des tensions régionales et l'unité canadienne. C'est là une impression. Ce peut être une fausse impression, mais il convient de savoir comment procéder, conscients que des réductions sont opérées dans toutes les régions du Canada; mais le fait n'en demeure pas moins que les personnes qui ont comparu devant nous sont d'avis que la situation est pire dans leur région que dans les autres parties du pays. Elles croient être victimes de discrimination et, par le fait même, être considérées comme des citoyens de seconde zone.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, il me semble que les déclarations de M. Mazankowski de même que le rapport du groupe de travail ont trait à une proposition voulant que, fondamentalement, si les services sont améliorés et qu'ils fassent l'objet d'une publicité raisonnable et ainsi de suite, et que l'on offre de bons services, ils seront utilisés.

L'honorable M. Mazankowski: Je crois que vous avez raison.

[Text]

Senator McElman: And I agree with him.

Hon. Mr. Mazankowski: I think that is fair.

Senator McElman: And I agree as well that that applies in spades to the corridor, where the usage now is high and where more people can be brought to use that service. One then assumes, as a businessman, that that means more profits. One assumes that more profits means upgrading of equipment throughout the whole of the service, including Mr. Mazankowski's part of the country and mine, but I shan't pursue that point further. I have one further question, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Senator.

Senator McElman: Mr. Mazankowski, the evidence taken by your task force in the east includes on page 120 a paragraph I should like to read into the record. It is not long:

Dennis Livingstone of Transport 2000 (Atlantic) said, "According to CN Rail the cost for maintaining one mile of railway in Canada is \$1,136.00. The distance from Moncton to Edmundston is 231 miles. Hence the cost to maintain this line would be \$262,416.00. VIA was charged \$400,000.00 in 1980 to operate its rail liner over this route. This \$400,000.00 does not include CN train crews, fuel, station maintenance or overnight storage of the rail liner at Edmundston. It covers only track costs."

Mr. Mazankowski, in all my discussions with several parliamentarians from my part of the country as well as provincial legislators, the question of Costing Order, R-6313, comes up prominently. Nobody seems to trust the result of that order. Some of our colleagues are almost paranoid over it, and I can understand why. I have read in several publications that VIA Rail cannot get at the cost figures for the bills that have been presented, which would be helpful to VIA in preparing its budget. Is that a fact?

Hon. Mr. Mazankowski: That is what we are told, that they operate on the basis of estimates. Mr. Roberts alluded to that fact in the quotation I read out earlier to Senator Frith where he says at page 32:5 of the proceedings of the Standing Committee on Transport, dated May 21, 1981:

We are not allowed to verify the railways bills, as you know. We have calculated that if the rules that existed in 1976 were applied to the situation in 1981, railways are benefiting by more than \$100 million this year . . .

And it goes on from there.

Senator McElman: Mr. Chairman, if that is the case, I find it incomprehensible and unacceptable. Did you find the evidence given by Transport 2000 to be relatively accurate in its computations?

Hon. Mr. Mazankowski: We have found them to be fairly accurate in terms of the information which they provided to

[Traduction]

Le sénateur McElman: Et je suis d'accord.

L'honorable M. Mazankowski: Je crois que c'est juste.

Le sénateur McElman: Et je reconnais aussi que cela vaut également pour le corridor, où le nombre de voyageurs, même s'il est élevé, pourrait être accru. On peut alors présumer, en tant qu'homme d'affaires, que ces services seront encore plus rentables. On peut supposer que des projets plus élevés signifient une amélioration du matériel et de tout le service, y compris dans la province de M. Mazankowski et dans la mienne, mais je n'irai pas plus loin à ce sujet. J'ai une autre question, monsieur le président.

Le président: Oui, sénateur.

Le sénateur McElman: Monsieur Mazankowski, les témoignages recueillis par votre groupe de travail dans l'Est comprennent à la page 120 un paragraphe que j'aimerais inclure au compte rendu. Il n'est pas long:

M. Dennis Livingston, de Transport 2000 (Atlantique), a déclaré que, «selon le CN Rail, l'entretien des voies ferrées au Canada coûte \$1 136 par mille. Comme il y a 231 milles de voies entre Moncton et Edmundston, l'entretien de cette ligne doit être de \$262 416. L'exploitation de l'autorail sur cette ligne a coûté à VIA la somme de \$400 000 en 1980, strictement pour l'utilisation de la voie ferrée, et cette somme ne comprend pas le salaire des équipes du CN, le coût du carburant, les frais d'entretien et de garage de nuit de l'autorail à Edmundston.

Monsieur Mazankowski, dans tous les entretiens que j'ai eus avec un bon nombre de parlementaires de mon coin du pays, ainsi qu'avec des députés provinciaux, le problème posé par l'ordonnance sur le frais, R-6313 revient continuellement. Personne ne semble vraiment avoir confiance en ses résultats éventuels. Certains de nos collègues ont presque développé une certaine paranoïa quand on aborde ce sujet, et je peux les comprendre. J'ai lu dans plusieurs publications que VIA Rail ne peut pas obtenir la ventilation des factures qui ont été présentées, ce qui pourrait l'aider à préparer son budget. Est-ce exact?

L'honorable M. Mazankowski: On nous dit que VIA fonctionne à partir de prévisions budgétaires. M. Roberts y a fait allusion d'ailleurs dans le passage que j'ai lu un peu plus tôt au sénateur Frith; il s'agit de ce que M. Roberts disait à la page 32:5 du compte rendu des délibérations du Comité permanent des transports, le 21 mai 1981:

Nous n'avons aucun moyen de vérifier les factures des chemins de fer, mais nous avons calculé que si les principes qui étaient en vigueur en 1976 sont appliqués en 1981, les chemins de fer reçoivent cette année plus de 100 millions de dollars . . .

et il continue.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, si c'est vrai, je trouve cela vraiment incompréhensible et inacceptable. Avez-vous trouvé que les calculs présentés par Transport 2000 lors de sa comparaison étaient relativement exacts?

L'honorable M. Mazankowski: Ils étaient exacts en fonction des renseignements qu'ils nous ont donnés. À ce sujet, nous

[Text]

us. On this particular matter, we are trying to receive confirmation from CNR because it was released in a public document.

Senator McElman: If the paragraph which I read into the record stands up to fact, then it seems to me that there should be an inquiry into Costing Order R-6313 by a parliamentary group which reflects the interests of the people rather than just referring it back to the CTC. With that comment, I thank the witness.

Senator Riley: Mr. Chairman, I have a short comment. Senator McElman made reference to the emotional aspects of the objections to the abandonment of the passenger rail service in different parts of Canada. I think it is only fair to put on the record that there has been no sign of any great emotion expressed before this committee since it began, except the profuse manner in which Senator McElman himself thanked the Minister of Transport for restoring rail passenger service to Fredericton, the capital of New Brunswick.

Senator McElman: Mr. Chairman, if I may respond, I have not taken one-tenth, one-twentieth or even one-fiftieth of the time of the committee Senator Riley has. I don't think it was undue that I should express, on behalf of the people of Fredericton, our appreciation for receiving passenger rail service for the first time in 20 years. If I was profuse, perhaps Senator Riley did not want any word of kindness to go to the minister. In any event, when one receives benefits, it is courteous to say thank you.

The Chairman: We will have to ask you two New Brunswickers to compose your differences.

Senator McElman: I might add that out of this entire affair, Fredericton is the only place in the country that I know of that received something beneficial. So why should I not thank the minister?

The Chairman: Are there any other questions? Mr. Mazankowski, do you have anything further you would like to add?

Hon. Mr. Mazankowski: Just very briefly on behalf of myself and Mr. Siddon, I would like to thank the committee for allowing us the privilege of appearing before it. I was rather intrigued, Mr. Chairman, by your admonishment of Senator Frith. I did not mind his questions. I think he is a very though questioner and he does pursue his questions with a great deal of courtroom vigour, but I think they were excellent questions. I appreciated all the questions raised by the senators.

As I said, our purpose essentially was to provide a means of expression of the other point of view, so to speak, in light of the task force report with all its imperfections, and there are some—and the limitations which we knew were imposed upon us when we started. Nevertheless, it is a document that, in my view, quite accurately reflects the views and the expressions of opinion that we gathered as we travelled across the country. I

[Traduction]

essayons d'en recevoir une confirmation des Chemins de fer Nationaux du Canada car ce document a été rendu public.

Le sénateur McElman: Si le paragraphe que j'ai lu est exact, il me semble qu'un groupe parlementaire, représentant les intérêts du peuple, devrait faire enquête sur l'ordonnance sur les frais R-6313 plutôt que de renvoyer celle-ci à l'étude de la CCT. Sur ce, je tiens à remercier M. Mazankowski d'avoir comparu aujourd'hui.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, j'aimerais faire un bref commentaire. Le sénateur McElman a parlé des aspects émotifs des oppositions à l'annulation du service ferroviaire dans diverses régions du Canada. Je crois qu'il est juste, aux fins du procès-verbal, de dire également qu'il n'y a pas eu de vives manifestations émotives depuis que notre comité étudie cette affaire, sauf de la part du sénateur McElman, lorsque celui-ci a remercié le ministre des Transports d'avoir rétabli le service ferroviaire à Fredericton, capitale du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, ma réponse à cette remarque est que je n'ai pas monopolisé le dixième, le vingtième ou le quinzième du temps du Comité qu'a accaparé le sénateur Riley. Je ne crois pas qu'il était déplacé que j'exprime notre reconnaissance au nom des résidents de Fredericton, vu qu'il nous était offert un service ferroviaire voyageurs pour la première fois depuis 20 ans. Je me suis vraiment confondu en remerciements, mais le sénateur Riley ne voulait peut-être pas qu'on glisse un mot de gentillesse au ministre. De toute façon, lorsque l'on reçoit certains avantages, il est simplement poli de dire merci.

Le président: Nous allons devoir vous demander à vous deux, résidents du Nouveau-Brunswick, de régler vos différends entre vous.

Le sénateur McElman: J'aimerais ajouter que dans toute cette affaire, Fredericton est la seule région du pays à avoir reçu certains avantages. Pourquoi ne devrais-je pas remercier le ministre?

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Mazankowski, aimeriez-vous ajouter quelques mots?

L'honorable M. Mazankowski: Très brièvement, en mon nom et en celui de M. Siddon, j'aimerais remercier le Comité de nous avoir donné l'occasion de comparaître. J'ai été plutôt intrigué, monsieur le président, par votre avertissement au sénateur Frith. Ses questions ne me gênaient pas. Je crois qu'il pose des questions difficiles, et il poursuit vraiment le témoin avec beaucoup de vigueur jusqu'à ce qu'il obtienne une réponse, mais je crois qu'il a posé de très bonnes questions. J'ai vraiment su apprécier toutes les questions posées par le sénateur.

Comme je l'ai dit, nous cherchions fondamentalement à offrir les moyens d'exprimer un autre point de vue, pour ainsi dire, en réponse au rapport du groupe de travail et à ses lacunes certaines, et compte tenu des limites qui nous ont été imposées dès le départ. Néanmoins, c'est un document qui, selon moi, illustre de façon honnête les opinions que nous avons recueillies dans nos voyages dans le pays tout entier. Je

[Text]

am most appreciative of the fact that you, Mr. Chairman, and honourable senators, have allowed me the privilege of putting it on the record.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mazankowski and Mr. Siddon. I shall not comment about Senator Frith in his absence, except to say that I was not inspired by any sense of necessity to come to your rescue.

Thank you, gentlemen.

The committee adjourned.

[Traduction]

vous suis vraiment reconnaissant, monsieur le président, et honorables sénateurs, de m'avoir permis d'en parler officiellement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mazankowski et monsieur Siddon. Je ne parlerai pas de M. Frith en son absence, sauf pour dire que je n'ai pas vraiment cherché à venir à votre secours.

Merci, messieurs.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

The Hon. Don Mazankowski, P.C., M.P.
Mr. Thomas Siddon, M.P.

L'honorable Don Mazankowski, C.P., député
M. Thomas Siddon, député.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:

The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:

L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, November 26, 1981

Le jeudi 26 novembre 1981

Issue No. 18

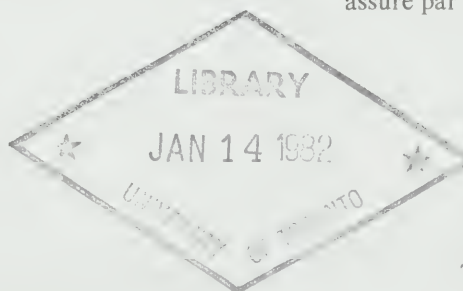
Fascicule n° 18

Fourth Proceedings respecting:

The inquiry into the national
rail passenger service provided
to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Quatrième fascicule concernant:

L'étude portant sur le
service ferroviaire national
de transport de voyageurs
assuré par VIA Rail Canada Inc.



WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 26, 1981

(31)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 10:00 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bell, Bonnell, Denis, Doody, Graham, Leblanc, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Rowe and Smith. (13)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Frith, Lewis and Phillips. (3)

In attendance: Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

Witnesses:

Mr. Guy Chartrand, President, Transport 2000, Canada;

Mr. David L. Jeanes, Member of Transport 2000, Canada;

Mrs. Raymonde E. Gagnon-Cahill, President, Transport 2000, Ottawa Region.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Messrs. Chartrand, Jeanes and Mrs. Gagnon-Cahill made respective statements following which they answered questions.

Upon Motion duly put, it was *Agreed* that a Report intitled: "Transport 2000—A Plan to Maintain the Double-Spine Transcontinental Passenger Rail Service—An analysis of the economic impact of bi-level equipment—August, 1981" be printed as an Appendix to today's Proceedings of the Committee (*See Appendix "18-A"*).

At 1:15 o'clock p.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

At 1:30 o'clock p.m. the Committee adjourned until Thursday, December 3, 1981, at 10:00 o'clock a.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 NOVEMBRE 1981

(31)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith, (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bell, Bonnell, Denis, Doody, Graham, Leblanc, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Rowe et Smith. (13)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Frith, Lewis et Phillips. (3)

Aussi présent: M. Jack Silverstone, attaché de recherche, de Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

Témoins:

M. Guy Chartrand, président, Transport 2000, Canada;

M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000, Canada;

M^{me} Raymonde E. Gagnon-Cahill, présidente, Transport 2000, Région Ottawa.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 octobre 1981, poursuit son enquête sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

MM. Chartrand et Jeanes et M^{me} Gagnon-Cahill font respectivement des déclarations puis répondent aux questions.

Sur motion présentée comme il se doit, il est *décidé* qu'un rapport intitulé «Transport 2000—Projet pour assurer le service voyageurs transcontinental au moyen du train à étage—Analyse de l'incidence économique du matériel à étage.—août 1981» soit joint en appendice aux délibérations du Comité d'aujourd'hui (*Voir appendice «18-A»*).

A 13 h 15, les témoins se retirent et le Comité continue à siéger à huis clos.

A 13 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 3 décembre 1981 à 10 heures.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, November 26, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: We have this morning witnesses from Transport 2000: Mr. Guy Chartrand, the President of Transport 2000, Canada; Mr. David L. Jeanes, a member of Transport 2000, Canada; and Mrs. Raymonde E. Gagnon-Cahill, President of Transport 2000, Ottawa Region. Mr. Chartrand has an opening statement and I believe each of the others will wish to make a brief opening statement. They will then be available for questions by members of the committee.

M. Guy Chartrand, président, Transport 2000 Canada: Tout d'abord, je remercie bien sincèrement les très honorables sénateurs d'avoir accepté de nous entendre aujourd'hui.

C'est de la façon la plus juste et la plus fidèle que nous allons vous donner notre opinion sur les services ferroviaires nationaux du transport des voyageurs. Pour bien situer le problème qui nous amène ici aujourd'hui, il serait opportun que l'on revienne quelques années en arrière et que l'on en fasse un peu l'histoire. Après la deuxième guerre mondiale, les compagnies de chemins de fer en Amérique du Nord ont renouvelé l'équipement et revitalisé les services de trains de voyageurs. Les compagnies de chemins de fer ont alors modernisé les services. C'était la période de 1946 à 1955. Au Canada, de nouveaux trains ont fait leur apparition. En 1954, le Canadian Pacific mettait en service le *Canadien* et le Canadien National faisait de même avec le *supercontinental* entre Montréal et Vancouver.

En même temps, les gouvernements, à différents paliers, investissaient des millions et des millions dans la construction d'aéroports et d'autoroutes. C'était l'époque maintenant révolue du gallon d'essence à 30¢ du gallon. Petit à petit, après 1960, le Canadian National et le Canadien Pacific se sont désintéressés des services de trains de voyageurs et très peu d'investissement dans ce type de transport a été fait par la suite. Cette situation a amené la création de la société Amtrak aux États-Unis, en 1971. Au Canada, il a fallu attendre à 1976 avant de voir l'arrivée d'une société d'État uniquement dédiée aux services ferroviaires voyageurs. Cet état de laisser aller, de laisser faire nous coûte très cher aujourd'hui. Il s'agit de bien comprendre que sur une flotte totale de 865 wagons VIA, en 1980, 779 de ces wagons, soit 90 p. 100, datent d'avant 1955.

Egalement, toutes les locomotives diesel de VIA datent d'avant 1960. La même situation prévaut pour les autorails.

Pourtant, le CN et le CP ont acheté des centaines de nouvelles locomotives diesel pour les trains de marchandise depuis 1960. Du côté des trains voyageurs, rien de vraiment sérieux à part du LRC, a été fait. Or, aujourd'hui, l'on demande aux usagers de VIA de se priver et de payer pour les erreurs passées, de subir les conséquences de la négligence des entreprises ferroviaires et des responsables du transport au

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 26 novembre 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures, pour étudier le service ferroviaire national de transport de voyageurs, assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Nous accueillons ce matin des représentants de Transport 2000. M. Guy Chartrand, président de Transport 2000, Canada; M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000, Canada; et M^{me} Raymonde E. Gagnon-Cahill, présidente de Transport 2000 pour la région de l'Outaouais. M. Chartrand a une déclaration préliminaire à présenter et je crois que les deux autres témoins désirent faire une brève présentation. Les membres du Comité pourront ensuite leur poser des questions.

Mr. Guy Chartrand, President of Transport 2000, Canada: First of all, I would like to sincerely thank the Honourable Senators for their willingness to hear us today.

We will give you our opinions on the national rail passengers service in the fairest and most accurate way. In order to place the problem that brings us here today in its proper setting, it would be good to go back a few years to give a brief history of the issue. After World War II, the railway companies in North America changed their equipment and revitalized their rail passenger service. They then modernized their services. This happened between 1946 and 1955. In Canada, new trains appeared. In 1954, the Canadian Pacific added a new service, the *Canadian*, and the Canadian National added the *Supercontinental* between Montreal and Vancouver.

At the same time, governments, at various levels, invested millions and millions of dollars into the construction of air terminals and highways. Those were the days when gas sold for 30¢ a gallon. Little by little, after 1960, the Canadian National and the Canadian Pacific lost all interest in rail passenger services and very little investment was made into that type of transportation after that. This kind of situation brought about the creation of Amtrak in the United States in 1971. In Canada, we had to wait until 1976 for the creation of a Crown corporation solely dedicated to rail passengers service. That carelessness is costing us a great deal today. We must take into account that in 1980, out of VIA's total of 865 cars, 779, or 90 per cent, were built before 1955.

Moreover, all VIA's diesel engines were built before 1960. The same thing applies to railiners.

However, CN and CP have bought hundreds of new diesel engines for their freight trains since 1960. As far as passenger trains are concerned, nothing very important happened except for the LRC. However, today, VIA customers are being asked to give up services and pay for past mistakes, to suffer the consequences of the carelessness of rail companies and those responsible for transportation in Canada. During the past

[Text]

Canada. Durant les 12 derniers mois, il s'est passé bien des choses. Il y a eu, comme vous le savez de grandes difficultés, l'hiver dernier, dans tout le pays, avec les trains de voyageurs.

La Commission canadienne des transports a fait une enquête sur les services de trains de voyageurs assurés par VIA Rail dans l'Est du pays. Le rapport de cette commission a été rendu public le 1^{er} mai et donne un bon aperçu de la situation déplorable des trains de voyageurs. Déjà, à ce moment-là, nous étions inquiets sur l'avenir des trains de voyageurs. Nous avions fait parvenir une lettre à l'honorable sénateur Frith et une autre à l'honorable sénateur Smith, les 22 et 23 janvier derniers. Nous exprimions alors de vives inquiétudes sur la survie même de VIA Rail. Nous parlions, à ce moment-là de l'équipement démodé, sur le fait que les recommandations de la Commission canadienne des transports de 1976, 1977, suite aux audiences n'avaient pas été suivies et sur le fait que VIA n'avait pas les pouvoirs nécessaires pour bien remplir son rôle sur l'absence de lois, par exemple, régissant VIA. Malheureusement, le temps nous a donné raison. VIA a été créé sans protection suffisante. Permettez-moi de vous lire un extrait du débat de la Chambre des communes du 26 octobre dernier et là je cite l'honorable Perrin Beatty, député de Wellington-Dufferin-Simcoe qui est également président du Comité permanent mixte des règlements de la Chambre des communes. Alors le député Beatty nous dit . . .

Le sénateur Leblanc: Il est président conjoint, parce qu'il y a deux présidents.

Mr. Chartrand: Oui. Il nous dit:

Je voudrais maintenant parler du rapport lui-même qui a été déposé à la Chambre des communes le 17 juin 1981. Monsieur l'Orateur, le rapport du comité renfermait quatre points qu'il jugeait d'importance primordiale. C'est pourquoi il importait que nous présentions un rapport à la Chambre, afin de signaler aux députés la structure de VIA Rail et certaines initiatives du gouvernement.

Tout d'abord, nous avons estimé, au moment de l'établissement du service VIA Rail, que le gouvernement avait agi d'une façon qui ne permettait pas au Parlement d'en discuter vraiment. Nous avons découvert qu'il avait procédé par le biais d'une loi portant affectation de crédits. Voilà pourquoi, la Chambre n'ayant jamais été saisi d'un bill à ce sujet, les députés n'ont jamais pu faire de cet établissement l'objet d'un débat complet et public et s'assurer que le gouvernement entendait élaborer à l'intention des voyageurs de l'avenir un programme complet de services.

Un débat de cette nature eut certes été fort utile. Lorsqu'un de mes collègues a soulevé plus tôt cette année la question de privilège, madame le Président a statué que le gouvernement avait tort de chercher à faire adopter une mesure législative par le biais d'une loi portant affectation de crédits. Elle s'est opposée à plusieurs tentatives du gouvernement en ce sens. Pour tout dire, si madame le Président avait occupé le fauteuil en 1977, il est peu vraisemblable que le gouvernement aurait pu établir le service VIA Rail en procédant ainsi. Le gouvernement aurait été dans l'obligation de venir devant les députés et

[Traduction]

twelve months, a lot of things have happened. As you know, we had a lot of problems throughout the country with passenger trains last winter.

The Canadian Transport Commission inquired into rail passenger services offered by VIA Rail in eastern Canada. Its report was made public on May 1 and it gives a good idea of the deplorable condition of passenger trains. At that time we were already concerned with the future of passenger trains. We had sent a letter to the Honourable Senator Frith and another one to the Honourable Senator Smith, last January 22 and 23. We then told them of our deep concerns regarding the very survival of VIA Rail. We mentioned the outdated equipment, the fact that the recommendations presented by the Canadian Transport commission in 1976 and 1977, further to its hearings, had not been followed and that VIA did not have the necessary powers to play its role and that there was a lack of legislation governing VIA. Unfortunately, time proved that we were right. VIA was created without being sufficiently protected. Allow me to read a quotation from the Debates of the House of Commons of last October 26. I am quoting the Honourable Perrin Beatty, Member of Parliament for Wellington-Dufferin-Simcoe who is also Chairman of the Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments. Mr. Beatty says:

Senator Leblanc: He is Joint Chairman, since there are two chairmen.

Mr. Chartrand:

I want to turn to the report itself, Mr. Speaker, which was tabled in the House of Commons on June 17, 1981. There were four points in the committee report which were considered essential and about which we felt it was important that we should make a report to the House of Commons and draw the attention of the House to the structure of VIA Rail and to some of the actions of the government.

First of all, in the setting up of VIA Rail we felt the government had acted in a way that did not provide for proper parliamentary discussion. We discovered VIA Rail was set up, using in part an Appropriate Act. Consequently, the House of Commons did not have a proper statute before it that would allow for a full and public debate on the part of members of Parliament which would enable the government to put forward a comprehensive program for future railway passenger services in this country.

Obviously, that sort of provision would have been very valuable. Earlier this year when a question of privilege was raised by one of my colleagues, Madam Speaker found that the procedure of acting through an Appropriation Act in a way that was attempting to get legislative action was wrong. She struck down a number of attempts by the government to do that. Indeed, had Madam Speaker been in the chair at the time this was done in 1977, the likelihood was that the government could not have brought VIA Rail Canada forward in this way. The likelihood would have been the government would have

[Text]

les Canadiens expliquer entièrement ses projets pour l'avenir.

Si le gouvernement avait fait ce qu'il convenait de faire au départ, s'il avait présenté une loi sur VIA Rail Canada, s'il avait permis au Parlement de discuter de la question, s'il avait divulgué ses projets aux Canadiens et si nous avions pu discuter convenablement de la question ici-même et partout au Canada, nous ne serions pas dans la situation où nous nous trouvons maintenant, où la confusion règne, où le ministre a recours à un processus extraordinaire pour supprimer les lignes de VIA Rail et où VIA Rail elle-même se plaint de ne pas connaître son propre mandat. Si tout cela avait été fait selon les formes dès le départ, nous pourrions nous concentrer sur les moyens de fournir aux Canadiens un service-voyageurs rapide, efficace et économique. Mais parce que cela n'a pas été fait, le service se détériore, des lignes sont supprimées et tant VIA Rail que l'ensemble des Canadiens sont désillusionnés.

VIA a transporté environ 7,000,000 de voyageurs en 1980. c'est 41 p. 100 de plus que le CN et le CP en 1976. Cette augmentation s'explique facilement si l'on tient compte des coûts croissants que les consommateurs doivent payer pour les voyages en automobile. Les coutumes de bien des Canadiens sont en train de changer, et vont continuer de changer. Nous savons que le litre d'essence coûtera 80¢ d'ici 1985-1986. Sur ce point de fréquentation des services VIA, j'aimerais préciser que lors de l'annonce des coupures le 27 juillet 1981, le ministre a affirmé qu'il y avait trop de trains peu fréquentés. Il a du moins tenté de donner l'impression que les trains qu'il coupait étaient peu fréquentés. C'est pour le moins inexact. Dans le communiqué de presse du 27 juillet portant le numéro 130-81, le ministre évoque la cessation de services voyageurs sur certaines lignes où la clientèle est peu nombreuse, la demande insuffisante, les recettes inférieures à 30 p. 100 des coûts, etc.

Malheureusement des statistiques pertinentes, tel le nombre réel de voyageurs transportés en 1980, par exemple, n'ont pas été données. Les chiffres exacts sur les pertes n'ont pas été fournis. J'ai rencontré personnellement, de même que notre organisation les gens de Transport 2000, ont rencontré une foule d'organismes et de municipalités qui ont dû faire d'intenses recherches pour obtenir ces chiffres. Certains chiffres n'ont jamais été disponibles. Cela a été très frustrant pour les gens touchés. Pourtant, quand la Commission canadienne des transports émettait des ordonnances dans le passé, elle fournissait des informations sur le nombre exact de voyageurs payants, sur chacune des lignes ou sur un parcours donné, sur les recettes, sur les pertes, sur, par exemple, la croissance ou la décroissance du nombre total de ses services. Ces chiffres n'ont pas été fournis dans le cas présent.

Vous savez que la Commission canadienne des transports a tenu des audiences, ces dernières années, sur la majorité des parcours touchés. La commission a même émis le plan définitif pour le service de l'Est et de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs. Il est intéressant de constater aujourd'hui,

[Traduction]

had responsibility, the necessity, of coming back before Parliament and the Canadian people and fully debating its plans for the future.

If the government had acted properly in the first place, if it had brought forward a VIA Rail Canada act, if it had allowed debate to take place in Parliament, if it had disclosed its plans to the people of Canada, if there had been proper discussion here and throughout the country, we would not be in the situation we are in today—with confusion reigning, with the minister acting under an extraordinary procedure to cancel VIA Rail lines, with VIA Rail itself complaining that it simply does not own mandate. If this had been done properly from the outset, we would be concentrating on providing a fast, efficient and economical rail passenger service to Canadians. But, we find cancellations taking place in this manner, we find serious disenchantment both within VIA and the country at large.

VIA transported some 7,000,000 passengers in 1980. This figure represents 41 per cent more than the number of passengers transported by CN and CP in 1976. This increase is easily explained by the increased cost to consumers of car travel. The habits of a good many Canadians are changing and they will keep on doing so. We know that a litre of gasoline will cost 80 cents by 1985-96. To get back to the utilization rate of VIA, I would like to point out that when the cuts were announced on July 27, 1981, the Minister maintained that there were too many trains transporting too few passengers. At least he tried to convey the impression that the trains he would eliminate were used frequently enough by the public. That is not true, to say the least. In press release number 130-81 of July 27, the Minister stated that rail passenger services would be cut on some routes with low frequency rates, insufficient demand, where revenues represents less than 30 per cent of the costs, generated and so on.

Unfortunately, appropriate statistics, such as the real number of passengers transported in 1980, for example, were not given either. I personally met, and so did representatives from our organization, that is Transport 2000, with officials from quite a few organizations and townships who had to do a lot of research to gather those figures. Some figures never were available. This was very frustrating for those involved. However, when the Canadian Transport Commission issued orders in the past, it would give information on the exact number of paying passengers, for each route or a given route, on revenues, losses, and, for example, on the increase or decrease of the total number of its services. Those figures were not provided in this case.

As you well know, the Canadian Transport Commission has held hearings, in the past few years, on most of the routes involved. The Commission even published the final plans for the Eastern and Western Transcontinental passenger train service. It is interesting to note today with a few years'

[Text]

avec quelques années de recul, que certaines recommandations n'ont pas été suivies par les responsables. La recommandation en ce qui a trait au rééquipement des trains transcontinentaux en est un exemple. Tout cela dépeint bien, à notre avis, l'attitude négative des responsables du transport envers les trains de voyageurs. Quels sont les effets sur les consommateurs que nous représentons ici aujourd'hui? Quels sont les effets économiques que peuvent représenter la disparition de certains services? Je ne pourrais pas me permettre ici de passer en revue tous les services. Je vais aller des Maritimes jusqu'à l'Ouest de la façon la plus fidèle possible. Premièrement, je vais parler d'un train qui s'appelle l'*Atlantique*, qui était un train fort populaire, souvent bondé; en passant, l'été dernier, au départ de Montréal, ce train a souvent quitté la gare de Montréal avec plus de 500 voyageurs. Le nombre de voyageurs atteignait plus de 150,000 en 1980 sur les différents segments de ce parcours, qui va de Montréal à Halifax via Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. La Commission canadienne des transports avait d'ailleurs affirmé, dans le plan préféré des trains de l'Est qu'il était impensable que la région de Fredericton et de Saint-Jean ne soit pas reliée directement au centre du Canada par un service de trains voyageurs.

Le service de remplacement qui est en vigueur depuis le 15 novembre est, pour le moins, à notre avis, inefficace pour les résidents de Fredericton et même de Saint-Jean. Cela va obliger les usagers à faire un long détour via Moncton, et de transférer sur l'autre train transcontinental l'*Océan Ltée* à destination de Montréal. Cela créera une perte de près de huit heures pour ces usagers. Il faudra 20 heures pour atteindre Montréal, au lieu de 12 heures. Il y avait eu de bons efforts de faits de la part des responsables du transport de VIA Rail pour augmenter la fréquence sur ce train qui était un succès, mais malheureusement, en plus de priver les gens de plusieurs municipalités—et un nom qui me revient à l'esprit: McAdam, par exemple—de tout transport vers le centre du Canada, cela va rendre les services difficiles dans les années qui viennent, des années difficiles au point de vue énergétique, au point de vue du coût du transport pour ces populations.

Un autre exemple, la ligne Moncton-Edmundston. On a beaucoup parlé de ce parcours-là dans les media. Il y a plusieurs aspects de ce problème de service entre Moncton et Edmundston qui nous frappent. Premièrement, le parcours par chemin de fer était et est encore de 232 milles par voie de chemin de fer. Par la route, c'est plus de 325 milles. Des villes comme Chipman, par exemple, n'auront plus de services de transport en commun, quel qu'il soit. Je comprends le désarroi du maire Doherty de Chipman.

Les pertes que l'on rapporte pour ce service, à peine plus de deux millions de dollars en 1980, sont minimes, si on les compare aux autres coûts que devront payer les consommateurs pour se déplacer en automobile le long de ce parcours. Le service d'autobus entre Moncton et Edmundston prend plus de neuf heures, en incluant une longue attente pour le transfert à Fredericton. Il ne sera plus possible, pour les résidents de toute la région d'Edmundston, au nord du Nouveau-Brunswick, de pouvoir aller passer une partie de la journée à Moncton, soit par affaires ou pour visiter des amis, soit pour un rendez-vous

[Traduction]

hindsight, that some recommendations were not followed by responsible officials. The recommendation pertaining to the re-equipment of transcontinental trains is one example. We believe that this is indicative of the negative attitude transportation officials have had towards passenger train services. What are the repercussions on the consumers we are representing here today? What are the economic repercussions arising from the elimination of certain services? I do not have enough time to review all the services. I will go from the East to the West and describe matters as accurately as possible. First of all, there is the "*Atlantic*", which was a very popular train, quite often filled to capacity; by the way, last summer, when it left Montreal, it often carried more than 500 passengers. The total number of passengers exceeded 150,000 in 1980 on the various segments of that route which goes from Montreal to Halifax through St-John, New-Brunswick. Besides, the Canadian Transport Commission had stated, in the preferred plan for Eastern trains, that it was unthinkable that the Fredericton and St-John areas not be linked directly to central Canada by a rail passenger service.

We believe that the alternative service which has been in effect since November 15 is, at the very least, inefficient for residents of Fredericton and even St-John. Users will have to make a long detour via Moncton to transfer to the other transcontinental train, the *Ocean Limited*, to go to Montreal. This means that it will take them almost 8 more hours. It will take 20 hours to reach Montreal, instead of 12. Transportation officials at VIA Rail had made laudable efforts to increase the frequency of this successful train, but, unfortunately, besides depriving people from numerous municipalities and I am thinking of McAdam, for example—of any kind of transport towards central Canada, this step will make it difficult to provide service in the coming years which will be hard for the people concerned with regard to energy and transportation costs.

Another example is the Moncton-Edmundston service. There has been a lot of talk about that service in the media. Several aspects of the problem related to the service between Moncton and Edmundston are rather striking. First, the distance by rail was and still is 232 miles. If you use the highway, the distance is more than 325 miles. Towns like Chipman, for example, will have no mass transportation service at all. I really understand the despair of Mayor Doherty of Chipman.

The losses reported for that route, barely more than \$2 million in 1980, are minimal compared to other costs that consumers will incur to travel by car on the same route. The bus service between Moncton and Edmundston takes more than 9 hours, including a long wait for a transfer in Fredericton. Residents of the entire Edmundston area, in Northern New Brunswick, will no longer be able to go spend part of the day in Moncton, for business, to visit friends, or to keep an appointment. We are depriving the population of North Western New Brunswick of an essential service. We therefore

[Text]

quelconque. On prive le public du Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick d'un service essentiel. En ce sens, nous appuyons fortement le front commun du Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick dans sa lutte pour le rétablissement de la liaison entre Moncton et Edmundston.

Nous arrivons maintenant au Québec. Je vais vous parler de la ligne Montréal-Senneterre. Ce parcours, d'une longueur de 703 kilomètres, sert de lien vital entre les populations vivant dans des endroits isolés, souvent difficiles d'accès. C'est à cause de cet isolement que les résidents de Parent entre autres, ont réagi si fortement contre la décision de réduire les services à trois voyages par semaine. Les résidents de Parent qui n'ont pour autre accès qu'une route de 190 kilomètres, en mauvais état, souvent fermée, particulièrement au printemps, et qui mène à Mont Laurier, ont bloqué à deux reprises le trafic ferroviaire dernièrement.

Les pertes économiques sont considérables pour les pourvoyeurs, les gens qui exploitent les endroits de villégiature sur cette ligne. Je vais vous donner un exemple: la pourvoirie Farrard de McTavish, une entreprise en pleine expansion, se voit maintenant devant l'obligation ou devant le fait qu'elle devra fermer ses portes si rien n'est fait bientôt. Ce cas n'est pas unique. Pour cette pourvoirie, cela représente une perte de un demi million de dollars et de dix ans d'efforts soutenus. Ce service n'est pas un service de trains pour les privilégiés, mais bien un service essentiel pour les 4,000 personnes qui résident entre La Tuque, Parent et Senneterre. Tout arrive par le train: la nourriture, le courrier et les touristes.

Une autre ligne dont je tiens à vous entretenir aujourd'hui, c'est le secteur Montréal, Chicoutimi, Ste-Foy et Chambord. Les effets économiques néfastes se feront également sentir dans ce coin là. Le service Montréal-Chicoutimi a subi plusieurs transformations ces dernières années; jusqu'en juin 1979, c'était un train de nuit qui reliait Montréal à Chicoutimi; maintenant c'est un train de jour, la clientèle a augmenté malgré un temps de parcours beaucoup trop long de neuf heures et dix minutes. Quand on voyage sur ce train, on a l'impression que les trains de marchandise ont priorité sur les trains de voyageurs. En fait, les trains de marchandise sont aussi rapides que les trains de voyageurs entre Hervé Jonction et Chicoutimi. La disparition de ce service Ste-Foy-Chambord, et jusqu'à un certain point Montréal et Chicoutimi, va priver 250 propriétaires de chalets, de résidences secondaires, de pouvoir avoir accès à leur endroit de villégiature.

Selon le comité de conservation du train Québec-Chambord—qui a émis un excellent rapport, en passant—les résidents situés le long de ce parcours peuvent estimer chacune des résidences à un coût approximatif de \$10,000. Il s'agit pour eux d'une perte de deux millions et demi de dollars, car la valeur marchande de leur propriété deviendra presque nulle. Je dois vous informer que pour ces 250 propriétaires, le seul moyen de se rendre à ces endroits était le train. Très peu peuvent se prévaloir d'un service d'avion ou d'hydravion.

D'autres pertes également dans la région de Montréal: au nord de Montréal, le légendaire «petit train du nord» a également disparu. Cinquante-huit milles personnes ont utilisé ce train depuis les trois dernières années. Selon le Conseil régio-

[Traduction]

strongly support the Northern New Brunswick common front in its fight to re-establish train service between Moncton and Edmundston.

Now, with regard to the province of Quebec, I will talk to you about the Montreal-Senneterre service. This route which covers 703 kilometres is a vital link between populations living in isolated areas to which access is often difficult. It is because of that isolation that residents of Parent, for example, reacted so strongly against the decision to decrease the number of the trains, to and from this area, to three per week. The residents of Parent, whose only other link is a 190-kilometre road—which is in very bad condition and often closed especially during Spring—leading to Mont-Laurier, have, in the past few weeks, blocked train traffic on two occasions.

The economic losses are substantial for those who operate stores and holiday resorts along that route. Let me give you an example: the Farrard of McTavish stores, a thriving concern, will have to shut down if nothing is done in the very near future. Theirs is not the only case. For them, it means a loss of half a million dollars and ten years of sustained efforts. That train service was not for the privileged, but truly an essential service for the 4,000 people who live between La Tuque, Parent and Senneterre. Everything is brought in by train: food, mail and tourists.

I would also like to say a few words about the Montreal-Chicoutimi-Sainte-Foy and Chambord route. Negative economic effects will also be felt in that area. The Montreal-Chicoutimi service has undergone several transformation during the past few years; until June 1979, it was a night train linking Montreal to Chicoutimi; it now is a day train, the number of passenger has increased in spite of the fact that the trip takes 9 hours and 10 minutes more than it should. When using that train, one gets the impression that freight trains have priority over passengers trains. In fact, freight trains are as fast as passenger trains between Hervé Jonction and Chicoutimi. The elimination of the Sainte-Foy-Chambord route, and to a certain extent the Montreal-Chicoutimi route, will deprive 250 owners of cottages and second homes, from having any access to their holiday homes.

According to the Committee for the preservation of the Quebec-Chambord route which, by the way, presented a very interesting report, residents who live along that route can evaluate their houses at \$10,000. This represents for them a loss of two and a half million dollars, because the market value of their property will be close to nothing. The only way these 250 homeowners had of reaching their holiday homes was by train. Very few of them can afford taking a plane or a hydroplane.

Other losses also occurred in the Montreal area: to the north of Montreal, the legendary «petit train du nord» has also disappeared. Some 58,000 people used this train during the past three years. According to the Laurentides Regional Develop-

[Text]

nal de développement des Laurentides, l'Association touristique des Laurentides, chaque usager dépense en moyenne \$15. Chaque usager dépensait en moyenne \$15 lorsqu'il se rendait dans les Laurentides via le petit train du nord. Donc c'est une perte de près de un million de dollars pour l'économie des Laurentides.

Dans le Nord de l'Ontario, il sera difficile pour les gens qui résident le long de la ligne du CN, entre Capreol et Winnipeg, au Manitoba. A cet endroit, il n'y a pas beaucoup d'alternatives. Je pense aux habitants de Sioux Lookout de Hornepayne et de Naquina. Un service à trois fois par semaine, ça ne remplit pas les attentes de la population.

Je vais continuer avec le transcontinental de l'Ouest. La perte du *Supercontinental* entre Winnipeg, Melville, Saskatoon, Edmonton, Jasper et Vancouver sera très grave pour l'Ouest du pays. Premièrement, les résidents le long de la ligne du CN, entre Winnipeg et Saskatoon et entre Jasper et Vancouver, seront privés de services. Jasper, un point touristique de renommée mondiale, sera sévèrement affecté. Par exemple, en juin 1981, 12,800 voyageurs sont descendus du train à Jasper. Selon la Chambre de commerce du parc de Jasper, 106,000 voyageurs sont arrivés ou partis par train en 1980. Les voyageurs par train comptent pour 90 p. 100 de toute l'industrie de la location de voitures de cette ville. Le *Canadien*, l'autre train transcontinental qui passe par Banff, sur la voie du Canadien Pacifique, est déjà surchargé durant une bonne partie de l'année. Par exemple, en juillet 1981, le taux d'occupation des voitures-lit du *Canadien* arrivant à Vancouver était de 99.8 p. 100.

Quinze milles voyageurs japonais, qui préfèrent le train, justement parce que dans leur pays ils ont des services formidables, ont dépensé en moyenne \$2,000 chacun dans la région de Jasper, en 1980. La disparition de cette source de revenus, parce qu'il n'est pas garanti que ces gens vont se rendre à Jasper par d'autres moyens, fera perdre plusieurs millions, même jusqu'à 25 à 30 millions par année, à l'industrie touristique de Jasper. Le service de remplacement trois fois la semaine, entre Edmonton et Prince Rupert, ne pourra remplacer le train transcontinental.

Il y a d'autres faits que je pourrais apporter ici; cependant, je vais me limiter. Il n'y a malheureusement pas eu, à notre connaissance, de sérieuses négociations avec les gouvernements provinciaux avant l'annonce des coupures. Le gouvernement, j'en suis assuré, devrait être disposé à regarder ce qui pourrait être fait pour diminuer le déficit de VIA. Par exemple, et celui-ci n'est qu'un exemple—le Québec a fait des propositions intéressantes à ce sujet, il y a quelques semaines. J'ai ici ces propositions, si les gens veulent les consulter. D'autres provinces, m'a-t-on dit ont fait de même. Il y aurait effectivement d'autres méthodes, d'autres moyens, pour rentabiliser le train transcontinental. Il y avait des alternatives, mais il semble évident que les fonctionnaires et les personnes responsables du ministère n'étaient pas intéressés; quel dommage!

Nous avons organisé notre mouvement, lors d'une rencontre ici même, à Ottawa, le 26 octobre dernier, des maires, des présidents de conseils régionaux de développement, qui se sont réunis. Ces gens sont venus de toutes les régions du pays, avec

[Traduction]

ment Board and the Laurentides Tourist Association each user spends an average of \$15. Each user spent an average of \$15 when he went to the Laurentides by train. This therefore represents a loss of approximately one million dollars for the Laurentides' economy.

In Northern Ontario things will be difficult for people living along the CN line, between Capreol and Winnipeg, Manitoba. In that area, the population does not have too many choices. I am thinking of those who live in Sioux Lookout, in Hornepayne, and in Naquina. A service three times a week will not meet their expectations.

Let us now take a look at the Western transcontinental service. The loss of the Winnipeg-Melville-Saskatoon-Edmonton-Jasper-Vancouver route will be very serious for Western Canada. First of all, people living along the CN line, between Winnipeg and Saskatoon and between Jasper and Vancouver, will be deprived of all service. Jasper, a world famous tourist area will be severely affected. For example, in June 1981, 12,800 passengers reached Jasper by train. According to the Jasper Park Chamber of Commerce, 106,000 passengers arrived or left by train in 1980. Train passengers account for 90 per cent of the entire car rental industry in that town. The *Canadian*, the other transcontinental train going through Banff, using the CP tracks, is already overloaded during a good part of the year. For example, in July 1981, the occupation rate of sleeping cars of the *Canadian* arriving in Vancouver was 99.8 per cent.

Some 15,000 Japanese passengers, who prefer travelling by train, because they have a fantastic railway network in their own country, spent an average of \$2,000 each in the Jasper area in 1980. The elimination of that source of income, because we cannot guarantee that these people will use other means to reach Jasper, will mean a loss of several millions of dollars, possibly 25 to 30 million each year, for the tourist industry in Jasper. The alternative service offered three times a week, between Edmonton and Prince Rupert, will not be able to replace the transcontinental train.

There are some other aspects that I could talk about here; however, I will limit myself to those I have already mentioned. Unfortunately, no serious negotiations were held, in so far as we are aware, with the provincial governments before announcing the cuts. The government should be willing to consider what could be done to reduce VIA's deficit. For instance, and this is only one example, the province of Quebec made some interesting proposals to that effect a few weeks ago. I have a copy of them right here, if you want to see them. I have been told that other provinces have done the same. There would be, in fact, other methods, other means of making the transcontinental train cost effective. There were alternatives, but it seems obvious that public servants and the department's officials were not interested; what a shame!

We organized our movement, during a meeting here, in Ottawa, last October 26, of mayors, and chairmen of regional development councils. These people came from all regions of the country, with barely a few weeks notice. They came here to

[Text]

à peine quelques semaines d'avis. Ils sont venus ici pour discuter de l'avenir des trains voyageurs et des effets que cela pourrait avoir sur leur communauté. Ils étaient près de 150 qui, de fait, représentaient des milliers et des milliers de citoyens. Ils sont venus ici à leurs propres frais. Il y a eu un long débat sur les coupures de VIA, à la Chambre des communes, ce jour là, et ce n'est pas la première fois qu'il y a un débat sur VIA, à la Chambre des communes, et ce n'est pas la première fois que tout l'aspect des problèmes créant la société VIA, sont soulevés. Je vais me permettre de vous lire un extrait, très brièvement, de la présentation de M. Frank Roberts, président et directeur général de VIA Canada, devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, le 21 mai 1981.

Senator Marshall: Mr. Chairman, on a point of order, we have all read the extracts from the proceedings in the House of Commons. Do we have to have them repeated? This is a Senate committee.

The Chairman: I think this is probably an integral part of what Mr. Chartrand has to say, and unless it is rather long, I think perhaps it might be helpful to him and to us if he were to read it in where it belongs in the presentation he is making.

Senator Marshall: Fine.

M. Chartrand: Je vais vous lire quand même un ou deux paragraphes. Monsieur Roberts dit:

Nous avons reçu les factures annuelles des chemins de fer pour 1980, R-6313, factures comme elles sont communément appelées. Celles du CN s'élèvent à \$13,522,615, ce qui s'ajoute aux \$276,630,931 déjà payés au CN pour l'exercice de 1980. Le CP réclame \$3,136,900 en plus des \$63,128,473 qui ont déjà été versés pour l'année 1980. Nous n'avons aucun moyen de vérifier les factures des chemins de fer, mais nous avons calculé que si les principes qui étaient en vigueur en 1976 sont appliqués en 1981, les chemins de fer reçoivent cette année plus de 100 millions de dollars supplémentaires dans le cadre du programme des services voyageurs. Le CN a amélioré ses revenus de plus de 80 millions de dollars, et le CP de plus de 20 millions.

Avant de citer la parole à mes confrères et consœurs ici, je vais terminer mon bref exposé en vous disant: comment voulez-vous qu'un groupe quelconque comme le nôtre ne se pose pas des questions sérieuses et n'essaie pas de prendre la part du consommateur dans toute cette histoire? Surtout que, à mon avis, il y avait effectivement des alternatives à faire, avant d'annoncer une telle décision d'ampleur nationale.

Plusieurs pourront dire: vous défendez des gens qui ont des chalets, par exemple, sur la ligne de Chambord, et d'autres gens qui sont pris, comme à Senneterre et dans l'Ouest. Justement, le Canada est fait de groupements éparpillés un peu partout dans le pays, qui ont chacun leurs besoins. Or, nous tentons ici de vous transmettre ces besoins que, nous sommes certains, vous connaissez, mais sur lesquels il était bon, quand même pour nous, de mettre de l'ampleur.

Je vous remercie beaucoup de votre attention et je vais passer la parole à M. David Jeans qui est membre de Trans-

[Traduction]

discuss the future of train passenger service and the repercussions that it could have on their communities. They numbered approximately 150 who, in fact, represented thousands and thousands of citizens. They came here at their own expense. There was a long debate on VIA's cuts in the House of Commons on that day, and that was not the first time that VIA was debated in the House, nor the first time that the whole problem concerning VIA was raised in the House. I will read you a very brief extract from a statement made by Mr. Frank Roberts, President and Chairman of VIA Rail Canada, before the House of Commons' Standing Committee on Transport on May 21, 1981

Le sénateur Marshall: Monsieur le président, un rappel au règlement. Nous avons tous lu les délibérations des comités de la Chambre des communes. Doit-on les répéter? Il ne faut pas oublier que nous sommes un comité du Sénat.

Le président: Je crois que cette citation fait partie de la présentation de M. Chartrand, et à moins qu'elle soit vraiment longue, je crois qu'il serait utile, à la fois pour M. Chartrand et nous-mêmes, qu'il la lise.

Le sénateur Marshall: Très bien.

Mr. Chartrand: I will read one or two paragraphs. Mr. Robert states:

We have received the annual invoices, R-6313 bills from the railways for 1980. CN's bill is for \$13,522,615 which is in addition to the \$276,630,931 already paid to CN for the 1980 operation. CP's bill is for \$3,136,900 over and above the \$63,128,473 already paid CP for 1980. We are not allowed to verify the railway bills, as you know. We have calculated that if the rules that existed in 1976 were applied to the situation in 1981, the railways are benefiting by more than \$100 million this year as a result of the passenger program. CN has improved its position by more than \$80 million and CP by more than \$20 million.

Before leaving the floor to my colleagues, I would like to close my brief statement by asking you this question: How could one possibly expect a group like ours not to ask itself serious questions and try to take the consumers' side in this matter? Especially since, I personally believe that there were indeed alternatives, before announcing a decision of such national importance.

Some will say: You are defending people who have cottages, for example, on the Chambord route and other people who are stranded, like in Senneterre and in the West. In fact, Canada is made up of groups of people scattered all over the country, each with their own needs. We are now trying to tell you about those needs, although we are convinced, that you already know about them. Nevertheless, though it might be a good idea to bring them to your attention again.

I would like to thank you for your attention and will now ask Mr. David Jeans, a member of Transport 2000, for the

[Text]

port 2000, dans la région de l'Outaouais, et ensuite à M^{me} Cahill, qui vous fera un bref exposé. M^{me} Cahill est présidente du groupe local Transport 2000 Outaouais.

Senator Denis: Mr. Chairman, on a point of order, perhaps it would be better to ask questions of Mr. Chartrand before calling these other members of his group. They belong to the same organization, and if we have three, four or five people making statements we will never finish. We might even forget what he said to begin with. I think the committee should decide if three, four or five people from the same organization should be called. After all, if he is the president of the organization he is supposed to know almost everything, and we will therefore not learn much more by asking the second, third or fourth officer of the organization to speak. I therefore suggest that members should ask questions of Mr. Chartrand first, and then, if he does not know the answers, but the other officers do know the answers, we can hear them.

The Chairman: I am informed that the other two representatives are going to speak, if they are permitted to do so, on different aspects of the subject matter that were not covered by Mr. Chartrand. That is the information that I have been given, and I believe it to be correct. I am, of course, in the hands of the committee. If the committee want to ask Mr. Chartrand questions before hearing the other witnesses, or, indeed, prefer not to hear the other witnesses, I suppose that is the prerogative of the committee, and I will naturally consult their wishes and abide by them.

Senator Denis: Mr. Chairman, I suggest that if there are members of the committee who have questions to ask, and Mr. Chartrand cannot answer them, he should ask his friends to answer the questions; otherwise there will be several statements, and the hearing will last for two or three meetings.

Senator Graham: On a point of information, Mr. Chairman, there is another meeting, scheduled for 11.30, of the Internal Economy Committee. We have difficulty—and I must explain this to the witnesses—in scheduling so many committees of the Senate. We do have some cross-overs in terms of time. There are five members of this committee present in this room who are also scheduled to attend the meeting of the Internal Economy Committee at 11.30. Perhaps the other witnesses would bear that in mind.

The Chairman: Yes. I must say, however, out of fairness to the witnesses, that I led them to believe, and I did it in perfectly good faith, that they would have the usual length of committee meeting in which to present their views and answer questions. While I realize the problem with regard to the variety of committees meeting and overlapping in time, I think, in fairness to the witnesses, since they were led to believe that the usual morning hours would be available, they might be entitled to feel that they had not had an adequate opportunity to present their views. I think I too would feel embarrassed, because if we have reached the stage—and I say this without wishing to get into controversy—where this committee is going to be prevented from hearing witnesses at a

[Traduction]

Ottawa Region, and then Mrs. Cahill, the president of Transport 2000, Ottawa Region, to make a very brief statement.

Le sénateur Denis: J'aimerais en appeler au règlement; peut-être devrions-nous poser des questions à M. Chartrand avant de demander aux autres témoins de faire leurs présentations. Ils font partie du même groupe, et s'il y a trois, quatre ou cinq témoins faisant des présentations, nous n'en finirons jamais. Nous pourrions même oublier ce que monsieur Chartrand a dit. Je crois que le Comité devrait décider si trois, quatre ou cinq personnes du même organisme devraient témoigner. Après tout, s'il est le président de l'organisation, M. Chartrand devrait savoir presque tout; nous n'apprenons donc pas beaucoup plus en demandant aux deuxième, troisième ou quatrième représentants de son organisation de prendre la parole. Je suggère donc que les membres du Comité posent d'abord des questions à M. Chartrand, et puis, s'il ne connaît pas les réponses, les autres représentants pourraient y répondre s'ils en sont capables.

Le président: On me dit que les deux autres représentants parleront, si on le leur permet, d'autres aspects de cette question qui n'ont pas été abordés par M. Chartrand. C'est ce qu'on m'a dit, et je crois que c'est exact. Évidemment, je m'en remets à la décision du Comité. S'il décide de poser des questions à M. Chartrand avant d'entendre les autres témoins, ou, s'il préfère ne pas entendre les autres témoins, je suppose que c'est sa prérogative; je respecterai les désirs des sénateurs.

Le sénateur Denis: Monsieur le président, je suggère, si des membres du Comité ont des questions auxquelles M. Chartrand ne peut pas répondre, qu'on demande à ses amis d'y répondre; sinon, il y aura plusieurs présentations dont la lecture pourrait prendre deux ou trois réunions.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, à titre d'information, j'aimerais vous signaler qu'il y a une autre réunion prévue pour 11 h 30, celle du Comité de la régie interne. Je veux expliquer aux témoins que nous éprouvons de la difficulté à établir un horaire pour les réunions parce que les comités du Sénat sont si nombreux. Il y a certains chevauchements. Cinq membres de notre comité qui sont présents aujourd'hui, doivent également participer à la réunion du Comité de régie interne à 11 h 30. Les autres témoins devraient peut-être en tenir compte.

Le président: Oui. Je dois dire, toutefois, pour être juste envers les témoins, que je leur ai laissé entendre, de bonne foi, qu'ils disposeraient de la période habituelle pour présenter leurs opinions et répondre aux questions. Je suis conscient du problème que posent le nombre des comités qui se réunissent ici et le chevauchement des réunions, et en toute justice pour les témoins, puisqu'on leur avait laissé entendre, qu'on disposerait des heures habituelles en matinée, qu'ils auraient raison de croire qu'ils n'ont pas disposé du temps approprié pour présenter leurs opinions. Je crois que je me sentirais aussi, embarrassé; naturellement, si nous en étions rendus au point où—et je dis cela sans essayer de créer des controverses—le Comité serait empêché d'entendre des témoins lors d'une réunion

[Text]

duly called meeting of which notice has been given for a considerable time, then, really the committee is not being treated fairly either. I think Senator Graham put it very courteously when he asked that we all keep that particular problem in mind, and I am sure we shall.

Senator Graham: Mr. Chairman, I quite agree with you, and I in no way wanted to suggest that there be time constraints put on the witnesses, or that they should not be given every opportunity to express their views, whether they finish this morning, or continue this afternoon, or come back on another occasion. I just wanted to point that out for their own information, so that if one, two, three or four people who have special business to raise in another committee have to leave, they will not feel that those people are leaving out of boredom or lack of interest.

Senator McElman: Mr. Chairman, obviously the witnesses came here with the understanding that they would make a joint presentation, with each of the three dealing with a different aspect of the problem as they see it. It would be quite unfair for us to change the ground rules under which they came here, and I suggest that we proceed now to hear them without any further debate.

Le sénateur Leblanc: Monsieur le président, les témoins me pardonneront mon ignorance, mais j'aimerais qu'on nous explique ce que c'est que Transport 2000 Canada. Moi, je ne connais pas cela du tout. Qu'est-ce que c'est, qui en sont les membres, combien ont-ils de membres, quel est le but et quels sont les objectifs, pour nous situer, en fait, sur la position prise par les témoins. Si on ne connaît pas l'organisation qu'ils représentent, c'est assez difficile pour nous d'établir un joint entre les déclarations qu'ils font ici ce matin, et les objectifs qu'ils poursuivent.

The Chairman: Perhaps, Mr. Chartrand, you would explain what your organization is, how many people you represent, and so on.

M. Chartrand: Très bien, monsieur le président. Transport 2000 a été fondé en Grande-Bretagne en 1972, par un groupe de citoyens qui étaient inquiets devant l'arrivée de la crise de l'énergie, entre autres, et de la disparition des services de transport en commun dans certaines régions de la Grande-Bretagne. Or, cette idée de promouvoir le transport en commun a pris de l'ampleur au cours des années, si bien que, maintenant, notre mouvement existe dans six pays: la France, par exemple, la Suisse, la Norvège, le Canada et, aux États-Unis il y a un groupe semblable. Ici, au pays, nous avons débuté en 1976, dans l'Ouest canadien, au moment où un groupe de consommateurs se sont réunis pour défendre leur cause, de sauvegarder le service de trains et éventuellement d'autobus aussi, dans l'Ouest. Nous avons des membres de l'Atlantique au Pacifique. Le nombre ne cesse de grandir, et vous comprendrez, avec les problèmes de transport que l'on vit. Les membres sont de simples individus, des citoyens, il y a des municipalités, il y a des entreprises, et il y a des professionnels du transport. Nous avons présentement près de 1,000 membres, répartis dans différents secteurs du pays, en partant de l'Atlantique en allant au Pacifique. Alors, nous faisons tout en notre possible

[Traduction]

régulière dont on avait donné un avis depuis un bon moment, cas dans ce cas le Comité ne serait traité de façon équitable. Je crois que le sénateur Graham l'a dit de façon très courtoise et directe lorsqu'il a demandé que nous tenions tous compte de ce facteur, et je suis persuadé que nous le ferons.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je suis bien d'accord avec vous, et je ne voulais certainement pas suggérer qu'on limite les témoins à une certaine période de temps, ou qu'ils n'aient pas toutes les possibilités d'exprimer leurs opinions, que nous finissions ce matin ou cet après-midi, ou que nous décidions même de revenir un autre jour pour en finir. Je désirais simplement signaler ce facteur pour leur propre gouverne afin que, si ceux qui doivent se rendre à la réunion d'un autre comité se lèvent et quittent la salle, les témoins ne pensent pas qu'ils le font parce qu'ils trouvent leurs propos ennuyeux.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, évidemment les témoins sont venus ici parce qu'ils s'attendaient à donner une présentation commune, chacun d'entre eux traitant d'un aspect différent du problème. Il serait injuste de changer les règlements dont ou leur avait assuré l'application lors de leur comparution ici; je propose donc que nous entendions ces témoins sans plus tarder.

Senator Leblanc: Mr. Chairman, I hope the witnesses will forgive me for my ignorance but I would like to know what Transport 2000 Canada is. I really do not know. What is it, who are its members, how many members are there, what is their goal; we need to know all those things to understand the stand taken by those witnesses. If we do not know the organization they represent, it is quite difficult for us to establish a link between the statements they make here today, and their goals.

Le président: Monsieur Chartrand, peut-être pourriez-vous nous renseigner sur votre organisme, nous dire combien de personnes vous représentez et ainsi de suite.

Mr. Chartrand: Very well, Mr. Chairman. Transport 2000 was created in Great Britain in 1972, by a group of citizens concerned by the coming energy crisis, among other things, and the elimination of mass transportation services in some areas of Britain the idea of promoting mass transportation increased with the years so that, today, our organization exists in six countries: we have groups in France, Switzerland, Norway, Canada and the United States. The Canadian Branch was founded in 1976, in the West, where a group of consumers met to defend their interests and save rail services and eventually bus services, in their part of the country. We have members from coast to coast. Their number is forever increasing, which is understandable considering our transportation problems. They are simple individuals, citizens, also municipalities, companies, and transportation experts. We now have some 1,000 members, representing various parts of the country, from the Atlantic to the Pacific. There are quite a few aspects that we would like to promote, but the two main issues we do our very best to promote are mass transportation and the defence of users' rights.

[Text]

pour promouvoir—il y a plusieurs aspects que l'on veut bien mettre de l'avant, mais les deux grandes idées sont la promotion du transport en commun et la défense des droits des usagers.

C'est peut-être vous donner très rapidement la situation. Nous avons trois bureaux situés au Canada, dans des endroits stratégiques, sans but lucratif.

Le sénateur Leblanc: Au point de vue de clarification seulement, j'aimerais savoir si les membres doivent payer un montant fixe, tous les ans et est-ce que vous recevez, d'autre part, des montants de la part de corporations, soit de compagnies, soit d'entreprises privées, soit des divers gouvernements?

M. Chartrand: Oui, honorables sénateurs, sans aller dans tous les détails sur ce que vous me demandez, les membres individuels vont payer une contribution minime par année qui est de \$10. Les entreprises payent un montant qui est un peu élevé, \$50.

Bien entendu, nous vivons, comme tous les groupes de consommateurs, d'aide extérieure, de la part de différents ministères, et de différents programmes, soit fédéraux dans le cas d'organismes nationaux, ou de gouvernements provinciaux, et même d'entreprises, dans les différentes parties du pays—soit d'entreprises privées, d'organismes charitables—charitable corporations—des organismes du genre, qui croient au travail de promotion, d'amélioration de la qualité de la vie, ça va jusqu'à cela; le transport en commun, dans les grandes lignes, c'est quelque chose de très important. Est-ce que ça répond à votre question?

Le sénateur Leblanc: Oui; évidemment, ça enlèverait l'opportunité à vos confrères et vos consœurs de pouvoir exprimer leur opinion également, et de montrer d'autres facettes du problème, mais ce que vous dites est très intéressant; je retiens que les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral contribuent à l'occasion, à votre association.

M. Chartrand: Jusqu'à un certain point, oui.

The Chairman: Perhaps you could tell us, not in great detail but in some detail, the kind of organizations before whom you have appeared in the last two or three years, such as the Canadian Transport Commission and the Standing Committee on Transport in the House of Commons.

M. Chartrand: Oui, nous avons fait des présentations. Nous avons présenté le point de vue des consommateurs à presque toutes les audiences de la Commission canadienne des transports, pour l'avenir des trains voyageurs, depuis 1976. Nous avons fait des présentations devant le Comité permanent de la Chambre des communes sur le transport. Nous avons fait des présentations devant des groupes de citoyens, ce genre de représentation, nous en avons fait plusieurs.

Senator Marshall: Could I just ask a simple question for clarification? You did say "since 1976," not before?

M. Chartrand: Oui, parce qu'avant 1976, nous n'étions pas fondés encore au Canada, notre organisme n'existait pas avant 1976.

[Traduction]

That was a very succinct way of explaining the situation. We have three offices in Canada, in strategic places; we are a non-profit-making organization.

Senator Leblanc: Just for the sake of clarification, I would like to know if members must pay a fee, every year, and if you receive any kind of financial help from corporations, companies, private companies, or governments?

Mr. Chartrand: Yes, honourable senators, without going into all the details, members pay a minimal contribution of \$10 a year. Companies pay a little more, that is \$50.

Of course, like any consumer group, we depend on external help, from various departments, through various programs, either federal as far as national organizations are concerned, or provincial, and even companies, in various areas of the country—whether private companies, charitable organizations, or corporations—organizations that believe in promotional work, improving the quality of life; broadly speaking mass transportation is a very important issue. Does that answer your question?

Senator Leblanc: Yes; obviously, if you were to talk to us about the various aspects of the problem, this would take time reserved for your friends who then would not have the time to voice their opinion; but I believe that what you have said is very interesting. I shall keep in mind that the provincial and federal governments contribute, from time to time, to your organization.

Mr. Chartrand: Yes, to a certain extent.

Le président: Pourriez-vous nous donner quelques détails sur le type d'organisme devant lequel vous avez comparu au cours des deux ou trois dernières années, comme la Commission canadienne des transports et le Comité permanent des transports de la Chambre des communes?

Mr. Chartrand: Yes, we have made presentations before various groups. We have represented the consumers' point of view at most of the Canadian Transport Commission's hearings to discuss the future of passengers trains, since 1976. We have also made presentations before the House of Commons' Standing Committee on Transport. We have made presentations before groups of citizens—we have made many of those.

Le sénateur Marshall: Puis-je demander une clarification? Avez-vous dit depuis 1977, non pas avant 1976?

Mr. Chartrand: Yes, because our organization had not yet been established in Canada before 1976; we did not exist before 1976.

[Text]

The Chairman: I wonder if it would be the wish of the committee that Mr. Jeanes now be heard. Perhaps, Mr. Jeanes, you would indicate the aspects of the matter about which you intend to speak? I am sure that you will not repeat matters which have been dealt with by the president.

Mr. David L. Jeanes, Member of Transport 2000, Canada: No, Mr. Chairman, I shall try not to repeat anything.

The subject that I propose to address concerns the various statements of government policy and the way that those statements relate to the situation, both in Canada and in other parts of the world, as Transport 2000 perceives it and as data that we have seen supports it.

I would like to start by looking at the remarks which were made by the Minister of Transport, Mr. Pepin, in the House of Commons on October 26. He said that we have seen three revolutions in transportation, the revolution of the automobile, the bus and the plane. He also referred to a new revolution which is upon us, the revolution of electronics. Mr. Pepin said there is no way that railways could come through these revolutions untouched, which I would agree with. It is obvious that railways have not come through the last 15 or 20 years untouched. He then said, however, that we are adjusting railway passenger transportation to contemporary times. It is being done in every part of the world now.

I believe that, by the remarks that he makes and the view that he takes, the minister appears to be viewing the world situation as it existed prior to 1973, which was the year that the energy crisis hit. Since that year, however, the world's leading industrial countries have all recognized that the train has to replace much of the road and air travel whose growth is squandering much of the energy supplies. Canada alone seems to have ignored the energy issue in its transportation planning.

Dealing with the bus revolution, yes, buses have displaced street cars, but now we are seeing rail and light rail coming back in many cities: Toronto, Calgary, Edmonton, Vancouver, Atlanta, Washington, San Diego, Detroit, San Francisco and Chicago. All of these cities are seeing rail come back to take over the traffic which it largely lost to the bus over the previous decades.

In many countries, passenger ridership is increasing greatly. In Britain, in 1979, passenger miles travelled reached the levels of the railway heyday in 1962, before the beaching era when more than 30 per cent of the route miles of the British rail system was cut back.

Similarly, we see policies such as those in Germany, where the recently announced 10-year transportation budget for the decade of the eighties has cut back the road share of the budget from 53.4 per cent to 42.4 per cent, and has increased the rail share from 16.4 per cent to 29.1 per cent.

I should mention the source of many of my figures. I take them from government and railway annual reports as reported by the respected publication *Modern Railways*, which I per-

[Traduction]

Le président: Le Comité aimerait-il entendre maintenant M. Jeanes? Peut-être, Monsieur Jeanes, pourriez-vous nous donner un aperçu des questions dont vous allez nous entretenir? Je suis sûr qu'il s'agira de questions autres que celles dont a déjà traité le président.

M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000 Canada: Monsieur le président, je vais essayer de ne pas répéter ce qui a déjà été dit.

La question dont je me propose de vous parler concerne les divers énoncés de principe du gouvernement et la façon dont ils se rapportent à la situation existant à la fois au Canada et dans les autres parties du monde, ainsi que la façon dont la perçoit Transport 2000 à la lumière des données dont il dispose.

J'aimerais me pencher d'abord sur les observations qu'a faites le ministre des Transports, M. Pepin, à la Chambre des communes le 26 octobre. Il a parlé de trois révolutions en matière de transports, soit celles de l'automobile, de l'autobus et de l'avion. Il a aussi fait allusion à une nouvelle révolution qui a lieu en ce moment, celle de l'électronique. M. Pepin a déclaré que les sociétés ferroviaires seraient forcément touchées par ces bouleversements, et je partage son point de vue. Tel a certes été le cas au cours des quinze ou vingt dernières années. Il a ajouté cependant que nous devons adapter le réseau de services ferroviaires pour voyageurs aux temps actuels, ce qui se fait présentement dans toutes les parties du monde.

Je suis d'avis, selon ses observations et l'attitude qu'il adopte, que le ministre semble voir la situation mondiale telle qu'elle existait avant 1973, année où la crise de l'énergie a frappé. Depuis cette époque, cependant, les principaux pays industriels du monde ont tous reconnu que le train devait remplacer en grande partie l'automobile, l'autobus et l'avion, qui consomme de plus en plus de ressources énergétiques. Seul le Canada semble ne pas avoir tenu compte de la question énergétique dans sa planification du transport.

Quant à la révolution concernant l'autobus, c'est un fait que l'autobus a remplacé les tramways, mais il y a maintenant des chemins de fer et des autorails dans un grand nombre de villes: Toronto, Calgary, Edmonton, Vancouver, Atlanta, Washington, San Diego, Détroit, San Francisco et Chicago. Toutes ces villes reviennent à l'autorail pour le transport des voyageurs, assuré par l'autobus au cours des décennies précédentes.

Dans un grand nombre de pays, le nombre de voyageurs augmente énormément. En Grande-Bretagne, en 1979, le nombre de milles-voyageur a atteint les niveaux sans précédent établis en 1962, avant la période de dépression au cours de laquelle le nombre de milles-voyageur avait chuté de plus de 30 p. 100.

De même, nous voyons des politiques comme celles de l'Allemagne, où l'on a annoncé récemment que le budget des transports pour la décennie 80 réduisait la part consacrée au chapitre des routes de 53.4 p. 100 à 42.4 p. 100, et augmentait celle des chemins de fer de 16.4 p. 100 à 29.1 p. 100.

Je devrais mentionner la source de bon nombre de mes données. Elles sont tirées des rapports annuels du gouvernement et des sociétés ferroviaires et ont paru dans la publication

[Text]

sonally rely on quite heavily for accurate information about transportation issues in the world.

Mr. Pepin refers to the electronics revolution which is upon us. I am employed in the electronics industry in telecommunications research and development. In my view, the electronics revolution includes the train. For example, the second largest electronics and computer company in Europe, Siemens, second only to IBM in the computer business there, has an entire division devoted to railway telecommunications aspects. In fact, I have the current issue of one of the telecommunications magazines which I received. It has an advertisement for a company manufacturing the latest fibre optics communications system, and they highlight their advertisement with a picture of the new TGV train, representing modern technology—the technological revolution.

Mr. Pepin says that actions similar to the present Canadian government's actions are now being taken in every part of the world. I do not believe that the figures support this. In every part of the world, in all the developed countries, we see massive investment in new rail equipment. France, 87 TGV trains, capable of 260 kilometres an hour—in fact, they are capable of 380, but they operate now at 260 kilometres per hour. In addition, France has built or ordered over 3,400 brand new design passenger coaches. All that since 1975. In Britain, 94 of the 125 mile per hour high speed trains; new sleeping cars—over 280 of them. In the Netherlands, approximately 400 new coaches ordered in the 1980-83 time frame. In the U.S.S.R., 2,200 new coaches in 1978 and 7,000 in 1979-80. In the United States, the Reagan administration is very much against the train. They have classified it as belonging in the same league as the Mississippi sternwheel paddle boat; but Amtrak, which is responsible to the U.S. Congress and not to the administration, has just completed its order for 284 bi-level super liners, which have revitalized the western transcontinental service in the United States. They are now all in service. There are 492 new streamline Amfleet cars. They were ordered and delivered, and now 150 more are on order. There are other plans in the United States. Belgium, 580 coaches; South Africa, 900 new passenger coaches—all these in the present time frame.

These kinds of numbers dwarf the Canadian investments, which so far amount only to a 5 per cent renewal of the passenger fleet which VIA acquired when it was founded in 1977, and the new LRC trains will not all be delivered until 1983. No order has yet been placed for additional trains.

It is not only a question of the purchase of equipment. We see massive investment in rail passenger infrastructure. In the United States, \$2 billion for the northeast corridor upgrading. As for Japan, we all know the successful history of the Japanese bullet train, the Shinkansen which carries 300,000 passengers per day. But there are new Shinkansen lines about

[Traduction]

Modern Railways, que je considère comme une bonne source de renseignements sur les questions de transport dans le monde.

M. Pepin a fait allusion à la révolution électronique que nous connaissons. Je travaille dans l'industrie électronique des télécommunications, en recherche et développement. À mon avis, la révolution électronique comprend le train. Ainsi, la deuxième société électronique et d'informatique d'importance en Europe, Siemens, qui n'est dépassée que par IBM dans l'entreprise informatique, a une division complète s'occupant des aspects relatifs aux chemins de fer. En fait, j'ai ici le dernier numéro de la revue de télécommunications que je reçois. Elle contient une annonce d'une société fabriquant le plus récent système de communications par optique de fibres, qui montre une photo du nouveau train TGV, symbole de la technologie moderne, de la révolution technologique.

M. Pepin déclare que des mesures comme celles du gouvernement canadien sont maintenant adoptées dans toutes les parties du monde. Je ne crois pas que cette déclaration puisse être appuyée de chiffres. Dans toutes les parties du monde, dans tous les pays industrialisés, des investissements massifs sont faits pour l'achat de nouveau matériel ferroviaire. La France possède 87 trains TGV, roulant à 260 kilomètres à l'heure; en fait, ils peuvent aller jusqu'à 380 kilomètres, mais ils circulent actuellement à 260 kilomètres à l'heure. En outre, la France a construit ou commandé plus de 3,400 wagons-voyagers dernier modèle. Tout ceci depuis 1975. Le Grand-Bretagne compte 94 trains rapides voyageant à 125 milles à l'heure, et plus de 280 nouveaux wagons-lits. Dans les Pays-Bas, environ 400 nouveaux wagons ont été commandés pour la période 1980-1983. En U.R.S.S. 2,200 nouveaux wagons ont été acquis en 1978 et 7,000 en 1979-1980. Aux États-Unis, le gouvernement Reagan n'est pas du tout en faveur du train. Il a associé ce mode de transport au bateau à vapeur du Mississippi; mais Amtrak, qui est comptable au Congrès américain, et non au gouvernement, vient de commander 284 super-trains à deux niveaux, ce qui a revitalisé le service transcontinental de l'Ouest des États-Unis. Ils sont tous en service. Il y a maintenant 492 nouveaux wagons modernes dans la flotte d'Amtrak. Ils ont été commandés et livrés et il y a actuellement une autre commande pour plus de 150 wagons. Les États-Unis ont aussi d'autres projets. La Belgique a acquis 580 wagons, et l'Afrique du Sud, 900 nouveaux wagons-voyagers, et tout ceci se passe actuellement.

Par rapport à ces chiffres, les investissements du Canada sont minimes; jusqu'à maintenant, il n'y a eu que 5 p. 100 de la flotte de wagons-voyageur qui avaient été achetés par VIA au moment de sa création qui ont été remplacés en 1977, et les nouveaux trains LRC ne seront pas tous livrés avant 1983. Aucune commande n'a encore été passée pour des wagons supplémentaires.

Il ne s'agit pas uniquement d'achat de matériel. Il y a des investissements massifs qui visent l'infrastructure des services ferroviaires de voyageurs. Aux États-Unis, \$2 milliards ont été dépensés pour l'amélioration du corridor nord-est. En ce qui concerne le Japon, nous connaissons tous le succès de son train rapide, le Shinkansen, qui transporte 300 000 voyageurs par

[Text]

to open, in which Japan is investing \$23 million. In Italy there are new high speed rail lines between Rome and Florence nearing completion. In France, last month two-thirds of the new TGV route between Paris and Lyon was opened, a distance similar to Ottawa and Toronto—a completely new railway, built at very low cost, under \$1 billion, for that kind of investment.

In Germany, the transportation budget for the next decade includes 43 billion deutschmarks—that is about \$24 billion—for rail, of which half is to go onto building their new high speed rail lines. The most important one, 327 kilometres from Hamburg to Wurzburg, right down the centre of Germany, has just been approved.

Senator McElman: What were the figures you just gave?

Mr. Jeanes: The 10-year budget for the 1980s for rail transportation is 43.6 billion deutschmarks. At present the deutschmark is worth about 52 cents; so I convert that to approximately—I am doing it in my head—\$25 billion. It is just a round number.

Senator McElman: The figure of \$21.5 billion is more accurate.

Mr. Jeanes: Yes. A recent letter to *Quest* magazine from the Deputy Minister of Transport, Mr. Arthur Kroeger, said that:

Very large amounts have been spent to bring Canadian rail passenger services up to modern standards, and the results are now beginning to show.

He said:

This fall should see the beginning of VIA's 150-kilometre per hour service between Montreal and Toronto.

Comparing that to the world situation I have just described, what is the comparison? We have already had 150 kilometre per hour service between Toronto and Montreal for 10 years with the Turbo trains. Most industrial countries have long been running at at least 160 kilometres per hour. Four countries are operating many of their trains at speeds from 200 to 260 kilometres per hour. Canada is the only developed country which is still using steam heating for passenger coaches on the principal part of its fleet. Everywhere else, including the United States, electrical heating has taken over, with greater reliability and comfort.

Mr. Pepin has dismissed the CTC process, saying that what is needed—again I am talking from remarks made on October 26, as reported in *Hansard*:

What needs to be done is not a study of each route particularly but a total rationalization exercise.

[Traduction]

jour. Mais il y a de nouvelles lignes Shinkansen qui seront ouvertes sous peu, pour lesquelles le Japon a investi \$23 millions. En Italie, de nouvelles lignes de chemins de fer pour trains à grande vitesse relieront bientôt Rome et Florence. En France, le mois dernier, les deux-tiers de la nouvelle route du TGV entre Paris et Lyon ont été inaugurés, distance qui se compare à celle séparant Ottawa et Toronto; il s'agit d'un chemin de fer complètement neuf, construit pour moins de \$1 milliard, soit un coût très bas pour ce genre d'investissement.

En Allemagne, le budget consacré au transport pour la prochaine décennie comprend 43 milliards de deutschmarks, soit environ \$24 milliards, pour les chemins de fer, dont la moitié servira à la construction de nouvelles lignes de chemins de fer pour trains à grande vitesse. La plus importante, celle de 327 kilomètres entre Hambourg et Wurzburg, au cœur de l'Allemagne, vient d'être approuvée.

Le sénateur McElman: Quels sont les chiffres que vous venez de nous donner?

M. Jeanes: Le budget de la décennie 80 pour le transport par chemins de fer est de 43.6 milliards de deutschmarks. Actuellement, le deutschmark vaut environ 52 cents; donc, si l'on convertit ce montant approximativement, ce que je fais mentalement, il s'agit de quelque \$25 milliards.

Le sénateur McElman: Le chiffre de \$21.5 milliards serait plus juste.

M. Jeanes: Oui. Dans une lettre récente du sous-ministre des Transports, M. Arthur Kroeger, parue dans la revue *Quest*, l'auteur dit:

Des sommes considérables ont été dépensées pour les services ferroviaires de voyageurs au Canada afin qu'ils répondent aux normes modernes, et les résultats commencent à se faire sentir.

Il a déclaré:

Nous devrions assister cet automne à la mise en service du train de VIA entre Montréal et Toronto, voyageant à 150 kilomètres à l'heure.

Comment comparer cela avec la situation que je viens de décrire dans les autres pays du monde? Les trains turbo font la navette à 150 kilomètres à l'heure entre Toronto et Montréal depuis dix ans. La plupart des pays industriels ont depuis longtemps des trains voyageant au moins à 160 kilomètres à l'heure. Quatre pays ont déjà un grand nombre de trains circulant à des vitesses de 200 à 260 kilomètres l'heure. Le Canada est le seul pays industrialisé qui utilise encore des wagons-voyageurs chauffés à la vapeur pour la plupart. Partout ailleurs, y compris aux États-Unis, un système de chauffage électrique est utilisé, lequel est plus sûr et plus confortable.

M. Pepin n'a pas tenu compte du processus de la CCT, disant que ce dont nous avons besoin et ici encore je cite des observations faites le 26 octobre, qui ont paru dans le *hansard*:

Il s'imposera de faire non pas l'étude de chacune des liaisons mais une rationalisation complète de tout le service.

[Text]

When I look back at the Ministry of Transport directive to the CTC in 1976, it called for just that—a total national plan, providing a new basic network, with connecting services by rail or other modes. The CTC did that work. The government at that time, in the words of the Minister of Transport, Mr. Lang, stated—this was to a Transport 2000 conference, a rail passenger conference organized in Regina in 1976:

We recognized that through the Canadian Transport Commission and its regulatory control function, the passenger rail system could be redesigned to match trains to existing markets in the country.

He is not talking about considering individual routes. Again, Mr. Lang said that:

The Commission's report will determine what basic network of service is required to meet the demand.

He said:

The federal government has and will continue to consult with rail management, labour, carriers, industry and other levels of government.

There, I am afraid, I repeat the remark made by Mr. Chartrand.

Senator Marshall: That's okay.

Mr. Jeanes: Mr. Pepin said again on October 26 this year, that he would have had to go to the CTC and give a directive. He said:

I would have to tell the CTC that there were limitations on the amounts of money that could be spent. I would have had to suggest to the CTC that it might consider maintaining one of the two transcontinental services... we have saved three or four years of time.

Now, there was such a directive—I have it—dated January 29, 1976. It did all of the things that Mr. Pepin said the public would not permit him to do. But the Ministry of Transport did not support that directive in the hearings. There was no Ministry of Transport participation. The summary of findings of the western transcontinental hearings does not list one person from the Ministry of Transport as making any statement. That also meant that members of the ministry did not support what they had said in the directive.

The process happened. The three to four years were spent, but I am afraid that rather than looking at not spending three to four years again, what we are doing is throwing away the progress of those three to four years, and throwing away the commitment to the results of that. I will not repeat what Mr. Chartrand said. He already mentioned some direct recommendations from the CTC which have not been followed. Some that he did mention were that the CTC recommended a long range investigation of the non-train-riding public. We have seen no such survey, or, of it has been done by VIA, the results are so far secret.

[Traduction]

Si je reviens à la directive donnée par le ministère des Transports à la CCT en 1976, c'est exactement ce qu'elle réclame: un projet national prévoyant un nouveau réseau de base avec des services de raccordement par chemins de fer ou autres modes de transport. La CCT a étudié cette question. Le gouvernement de l'époque, par l'intermédiaire de M. Lang, alors ministre des Transports, a déclaré au cours d'une conférence de Transport 2000, conférence sur les services voyageurs organisée à Regina en 1976:

Nous sommes d'avis que, par l'intermédiaire de la Commission canadienne des transports et grâce à son pouvoir de contrôle réglementaire, il faudrait concevoir un nouveau service ferroviaire de voyageurs équivalent à celui qui existe dans les autres pays.

Il ne parle pas d'examiner les lignes particulières. Encore une fois, M. Lang déclare:

Le rapport de la Commission définira le réseau de base des services requis pour répondre à la demande.

Il affirme:

Le gouvernement fédéral a consulté les dirigeants des sociétés ferroviaires, les syndicats, les transporteurs, l'industrie et les autres niveaux de gouvernements, et continuera de le faire.

Ici, je crains d'avoir à répéter l'observation faite par M. Chartrand.

Le sénateur Marshall: Très bien.

M. Jeanes: M. Pepin a dit de nouveau le 26 octobre dernier, qu'il devrait s'adresser à la CCT pour donner une directive. Il a déclaré:

Il m'aurait fallu à la CCT dire qu'il y a des limites aux montants d'argent qui peuvent être dépensés. Il m'aurait fallu dire à la CCT qu'elle pourrait envisager de maintenir un des deux services transcontinentaux. En agissant ainsi, nous avons fait l'économie de trois ou quatre années.

Maintenant, je puis vous affirmer qu'il y a bien eu une directive; elle est datée du 29 janvier 1976. Elle contenait tout ce que, selon M. Pepin, le public ne lui permettrait pas de faire. Mais le ministère des Transports n'a pas appuyé cette directive au cours des audiences. Il n'y a pas participé. Dans le résumé des conclusions, à la fin des audiences sur le transcontinental de l'Ouest, il ne figure aucune déclaration de fonctionnaires du ministère des Transports. Cela signifie aussi que les fonctionnaires du Ministère n'appuyaient pas ce qu'ils avaient dit dans la directive.

Le processus a suivi son cours. Les trois ou quatre années se sont écoulées, mais je crains qu'au lieu d'envisager de nouveau une économie de trois ou quatre années, nous ne faisons que rejeter le progrès qui a été accompli au cours de cette période et refusons de respecter l'engagement qui en résulte. Je ne répéterai pas les propos tenus par M. Chartrand. Il a déjà parlé de certaines recommandations directes de la CCT qui n'ont pas été suivies. D'autres recommandations dont il n'a pas parlé sont celles voulant que la CCT ait recommandé une enquête à long terme concernant les voyageurs qui n'empruntent pas le train. Nous n'avons pas entendu parler de l'enquête,

[Text]

The CTC commissioners also identified that one of the most persistent complaints concerned the proposed four-night schedule between Montreal, Toronto and Vancouver. But that service is four nights now. It is not run at the speed that the CTC recommended.

Mr. Pepin stated that in western Canada, and in Ontario in particular, the transcontinental is essentially used as an inter-city service, though he admits that occasionally a group of people will decide to take the full transcontinental route. His words were: "but basically it is operated as an inter-city service". In the Canadian National submission to the CTC western hearings, Mr. Garth Campbell, now with VIA, then with CN-CP passenger marketing, said of the *Supercontinental* that its inter-city role was a very limited one. Passenger miles which fall into this category amount to 12 per cent, which, in the terms of the minister, included even Edmonton-Vancouver as an inter-city route, and we know what has happened to the Edmonton-Vancouver route.

I have more CN statistics. The average journey excluding the inter-city or remote community services, which is 12 per cent plus 5 per cent per passenger is in excess of 1,500 miles. Overall one-quarter of the passenger miles for the transcontinental train, which we have just seen cancelled, were for travel by way of Montreal, Ottawa or Toronto to Vancouver. This entire trip takes up 25 per cent of total passenger miles. The trip to Winnipeg from either the west coast or eastern Canada constitutes 30 per cent of total passenger miles and from eastern Canada to Edmonton or Saskatoon constitutes 26 per cent. That was the market in 1976.

Mr. Pepin has described a different market without showing data that it exists. Commuter service has now been identified as only a provincial responsibility, but back in January, 1976, when he gave a statement in the House of Commons on rail passenger policy, the then Minister of Transport, Mr. Lang, included commuter rail service as one of the four aspects of rail that his plan was to cover.

In other countries we see a heavy involvement and a successful involvement of the national rail system in commuter service. In Germany the federal railway co-operates with large cities to run what are called S-Bahn Services. Commuter lines, partly surface partly underground, have shown tremendous increases in ridership. For example, there was a 17 per cent increase in ridership between 1980 and 1981.

Senator Riley: Which one was that?

Mr. Jeanes: This is the German federal railroad, their S-Bahn Services to cities such as Munich, Frankfurt and many other large cities in that country. These are joint efforts between the federal railroad and the municipal, local transpor-

[Traduction]

ou si elle a été menée par VIA, les résultats ont jusqu'à maintenant été gardés secrets.

Les commissaires de la CCT ont aussi déclaré qu'une des plaintes le plus souvent formulées concernait le service proposé de quatre jours, entre Montréal, Toronto et Vancouver. Ce service est maintenant offert quatre fois par semaine. Mais le train ne circule pas aux vitesses recommandées par la CCT.

M. Pépin a déclaré que dans l'Ouest du pays, et en Ontario en particulier, le train transcontinental assurait essentiellement un service interurbain, même s'il a admis qu'à l'occasion, un groupe de personnes décidait de traverser le pays au complet. Il a dit précisément: «Le transcontinental n'assure qu'une liaison interurbaine». Dans le mémoire qu'a présenté le Canadien National lors des audiences de la CCT dans l'Ouest, M. Garth Campbell, maintenant au service de VIA, qui travaillait alors à la division du marketing, services-voyageurs CN-CP, a dit en ce qui concerne le Supercontinental que le service interurbain qu'il assurait était très limité. Le nombre de milles-voyageurs dans cette catégorie s'élève à 12 p. 100, ce qui, selon le Ministre, comprend aussi le parcours entre Edmonton et Vancouver comme service interurbain, et nous savons très bien ce qui s'est produit dans le cas du trajet Edmonton-Vancouver.

J'ai d'autres statistiques du CN. Le déplacement moyen, compte non tenu du service interurbain ou des trains desservant les banlieues éloignées, qui est de 12 p. 100 plus 5 p. 100 par voyageur, porte sur plus de 1 500 milles. Dans l'ensemble, un quart des milles-voyageurs du train transcontinental, qui vient d'être supprimé, se rapportait à des voyages entre Montréal, Ottawa ou Toronto et Vancouver. Cet itinéraire complet équivaut à 25 p. 100 du nombre total de milles-voyageurs. Les voyages faits à destination de Winnipeg à partir de la côte ouest ou de l'Est du Canada constituent 30 p. 100 du nombre total de milles-voyageur, et ceux de l'Est du Canada à Edmonton ou à Saskatoon, 26 p. 100. Tel était le marché en 1976.

M. Pepin a décrit un marché différent sans fournir de données à l'appui. On considère que le train de banlieue relève maintenant uniquement des autorités provinciales, mais en janvier 1976, lorsqu'il a fait sa déclaration à la Chambre des communes sur la politique des services ferroviaires de voyageurs, M. Lang, alors ministre des Transports, considérait les services de banlieues comme un des quatre aspects régis par son projet.

Dans d'autres pays, le réseau national de chemins de fer contribue largement et avec succès au service de banlieue. En Allemagne, les sociétés ferroviaires fédérales coopèrent avec les grandes villes pour offrir ce qu'on appelle les «services Bahn». Les trains de banlieue, qui circulent en partie en surface et en partie sous-terre, sont de plus en plus populaires. Ainsi, il y a eu une augmentation de 17 p. 100 du nombre des voyageurs de 1980 à 1981.

Le sénateur Riley: De quel service s'agit-il?

M. Jeanes: Du service ferroviaire fédéral de l'Allemagne, des services S-Bahn à destination de Munich, de Francfort et d'autres villes importantes du pays. Les efforts conjugués du service ferroviaire fédéral et des administrations municipales

[Text]

tation administrations, and they are very successful. The French national railroad is now co-operating with the Paris municipal government to operate a train service called RER. Again, this is a suburban railway going right into the centre of Paris underground. It is different from the Paris Metro, and it is tremendously successful, with great increases in ridership while, in fact, the ridership on buses and Metro in Paris remains fairly level.

Amtrak has been providing services in co-operation with both state and municipal governments and clearly sees its mission as including commuter service. In fact, it is establishing a whole subsidiary company to deal with that aspect of its business.

One last aspect which I would like to look at here is the record of ridership gains. Mr. Pepin has said, both in the House of Commons and the media, although I do not have the quotes, that if Canadians want rail service then they had better use the trains, and that if they do not use the trains in large numbers, we will see further cuts in the future. What does happen when rail service is improved? Both in Canada and in other countries we have some startling examples.

I mentioned earlier the bi-level superliner cars which Amtrak has ordered and which have been delivered. When the first of these cars were put into service on the western continental train, The Empire-Builder, between Chicago and Seattle, there was immediately a tremendous surge in ridership. Over the first year of operation, 37 per cent more passengers used that one route alone. There were 79 per cent fewer complaints about the service. It was a great success. That compares to numbers like 7 per cent for the growth in ridership for the Amtrak system as a whole.

The Swedish government, being very concerned about oil prices, reduced fares on its entire rail system by 20 per cent to 50 per cent. In the first year, traffic rose between 18 to 38 per cent. Those two figures apply separately to the non-peak and peak service. It is not just some figure between those two, there is an increase of 18 per cent in the peak service which was already very crowded, and an increase of 38 per cent in the off-peak service. Of course, increased traffic on the off-peak service can be handled at very low cost. Of that increase, 60 per cent of it was traffic from the automobile. So the experiment was very successful. Only 20 per cent transferred from other public transit modes, bus or plane, but even that 20 per cent represents a net fuel saving in the Swedish situation.

In Germany about one year ago a new inter-city network of both first and second-class trains running every hour was introduced. In its first year, second-class long-distance travel increased 24.7 per cent. I have data from the first 15 weeks of that new service where the increase was 17 per cent. It is interesting to note that only 2 per cent of that increase was in fact people changing to the inter-city trains from other trains.

[Traduction]

et locales des transports ont porté fruit. En France, les services de chemins de fer nationaux, de concert avec l'administration municipale de Paris, offrent un service de train appelé RER. Il s'agit encore ici d'un service souterrain de banlieue allant directement au centre de Paris. Il est différent du métro de Paris et est fort populaire. Le nombre de ses usagers augmente considérablement, tandis qu'en fait, il demeure à peu près stable en ce qui concerne les autobus et le métro.

Amtrak, qui offre des services en collaboration avec l'État et les administrations municipales considère que ses services doivent également comprendre des trains de banlieue. En fait, Amtrak est en train de créer une filiale pour s'occuper de cet aspect de son champ d'opération.

Un dernier élément que j'aimerais porter à votre attention concerne l'augmentation du nombre de voyageurs. M. Pepin a déclaré, à la fois à la Chambre des communes et aux médias, même si je n'ai pas les citations, que si les Canadiens voulaient des services ferroviaires, ils faisaient mieux d'utiliser les trains, à défaut de quoi il y aurait d'autres réductions. Qu'arrive-t-il lorsqu'un service ferroviaire est amélioré? Nous en avons des exemples frappants au Canada et dans d'autres pays.

J'ai mentionné plus tôt les super-trains à deux niveaux qu'a commandés Amtrak et qui ont été livrés. Lorsque le premier de ces wagons a été mis en service sur le train continental de l'Ouest, soit l'«Empire-Builder», entre Chicago et Seattle, il y a eu immédiatement une augmentation considérable du nombre de voyageurs. Au cours de sa première année de mise en service, le nombre des voyageurs qui l'ont utilisé a augmenté de 37 p. 100 sur cette ligne seulement. Il y a eu une réduction de 79 p. 100 des plaintes concernant ce service. Il a obtenu un énorme succès. On peut comparer ces chiffres à l'augmentation de 7 p. 100 du nombre des voyageurs de l'ensemble du réseau Amtrak.

Le gouvernement de la Suède, fort préoccupé par les prix du pétrole, a réduit les tarifs de 20 à 50 p. 100 sur tout son réseau ferroviaire. Au cours de la première année, le nombre des voyageurs a augmenté de 18 p. 100 à 38 p. 100. Ces deux chiffres s'appliquent séparément aux périodes d'affluence et autres. Il ne s'agit pas simplement d'une moyenne, il y a eu une augmentation de 18 p. 100 au cours de la période d'affluence, où les trains étaient déjà très achalandés, et une augmentation de 38 p. 100 pendant les périodes moins occupées. Évidemment, l'augmentation du trafic pendant les périodes calmes n'entraîne que des dépenses minimales. Cette augmentation s'expliquait à raison de 60 p. 100 par la présence «d'ex-automobilistes». Cette expérience a donc très bien réussi. Seulement 20 p. 100 des voyageurs utilisaient un autre mode de transport public, soit l'autobus ou l'avion, mais même ces 20 p. 100 permettaient une économie nette de pétrole dans le contexte suédois.

En Allemagne, il y a environ un an, un nouveau réseau interurbain de trains de première et de deuxième classe ont été mis en service toutes les heures. Au cours de la première année, le nombre de voyageurs de deuxième classe parcourant une longue distance a augmenté de 24.7 p. 100. J'ai les données pour les quinze semaines suivant la prestation de ce nouveau service: l'augmentation y a été de 17 p. 100. Il est

[Text]

The bulk of the increase was people coming from other modes of transport altogether. In Britain, airport railway service was extended to Heathrow from London through the underground. In the first three years, 25 million passengers used that train service. One year ago an airport station was opened underneath the Zurich air terminal in Switzerland. Three million passengers used that service in the first year, amounting to one-fifth of the total number of people using the airport. The statistics show that almost all of the increase was transfers from car to train.

Let us come back to Canada. An experiment supervised by the Canadian Transport Commission has been run on the Halifax-Yarmouth route, the Dominion Atlantic Railway. This experiment has been running for over one year. We have data from the Canadian Transport Commission which shows that for two comparable periods, three months in the summer of 1981 as compared to the same three months in 1980, traffic is up 27 per cent. This has been achieved with the same equipment, but providing better advertising and a more convenient operating schedules that permits people to go into Halifax for the day and return in the evening. VIA as a whole had a 41 per cent clientele growth since 1976 and has achieved very high average occupancy rates. The system as a whole, if one looks at the VIA 1980 annual report, has an occupancy rate of 52.5 per cent. That much of VIA's capacity is occupied. As a system that represents a great measure of success.

So Mr. Pepin says that if people do not use the trains, he will cut more. I wonder will he notice even if more people do.

I have a couple of final comments. Mr. Pepin has depicted Transport 2000 as a collection of rail buffs listening for the wail of the steam whistle and feeling very sad that it is going. But we are far more interested in seeing a modern, integrated transportation system. We are interested in seeing the demonstration service and how it can succeed, a service which was promised for 1979, but for which the LRC trains are not yet in service. As far as government policy is concerned, we believe in the direction shown by many other world governments, that it is the government's responsibility to provide a level of service that will attract people away from the modes which squander valuable fuel.

I have one final example, which is, perhaps, the best of all. The French TGV train which has been built to link two cities, Paris, with a population which is curiously similar to that of Toronto's, and Lyon, which is the same distance away from Paris as Ottawa is from Toronto but which has a population less than Ottawa's, with non-stop trains every hour. In 1983, those trains will be taking two hours to make that journey. Can you imagine a train service from here to Toronto in two hours? The French government has paid \$1.5 billion to build that new railway line and those new trains, specifically so that

[Traduction]

intéressant de noter que cette augmentation s'expliquait dans une proportion de 2 p. 100 seulement par le fait que des voyageurs qui empruntaient auparavant d'autres trains avaient adopté les trains de banlieue. Les personnes qui utilisaient antérieurement d'autres moyens de transport expliquaient la plus grande partie de cette augmentation. En Grande-Bretagne, les chemins de fer offrent un service de train souterrain allant de Londres à l'aéroport de Heathrow. Au cours des trois premières années, 25 millions de voyageurs ont utilisé ce service. Il y a un an, une gare souterraine a été ouverte à l'aéroport de Zurich, en Suisse. Trois millions de voyageurs ont utilisé ce service au cours de la première année, ce qui représente en cinquième du nombre total de voyageurs empruntant l'avion. Les statistiques montrent que la plus grande partie de cette augmentation est due à un transfert de l'automobile au train.

Revenons maintenant au Canada. La Commission canadienne des transports a fait pendant un an une expérience sur la ligne Halifax-Yarmouth de la *Dominion Atlantic Railway*. Nous avons des données de la Commission canadienne des transports qui montrent que pour deux périodes semblables, soit trois mois au cours de l'été de 1981 par rapport aux mêmes mois en 1980, le trafic a augmenté de 27 p. 100. Ce matériel était le même, mais y a eu une campagne publicitaire et les horaires ont été améliorés pour permettre aux usagers d'aller passer une journée à Halifax et de rentrer chez eux le soir même. VIA a dans l'ensemble connu une augmentation de 41 p. 100 du nombre de voyageurs depuis 1976, et a un taux d'occupation moyen très élevé. Selon le rapport annuel de 1980, l'ensemble du réseau de VIA Rail a un taux d'occupation de 52,5 p. 100, ce qui représente un succès.

M. Pepin déclare que, si les gens n'utilisent pas davantage le train, il fera d'autres coupures. Je me demande s'il se rendra compte que plus de personnes utilisent le train.

J'ai quelques observations à faire avant de terminer. M. Pepin a dénigré les gens de Transport 2000 en les traitant de romantiques attardés pleurant la disparition des merveilleux monstres d'acier. Nous sommes beaucoup plus intéressés à avoir un réseau de transport moderne et intégré. Nous voulons le succès du service annoncé pour 1979, mais dont les trains LRC ne sont même pas encore prêts. Quant à la politique du gouvernement, nous croyons que l'exemple donné par de nombreux autres gouvernements devraient inciter le nôtre à assurer un service qui détournera les gens des moyens de transport qui gaspillent l'essence.

Je voudrais vous donner un dernier exemple qui est peut-être le plus convaincant. Le train français TGV qui relie deux villes, Paris, dont la population est curieusement équivalente à celle de Toronto, et Lyon, qui se trouve à la même distance de Paris qu'Ottawa de Toronto, mais dont la population est moins nombreuse que celle d'Ottawa, ce TGV, donc, assure un service direct avec départ toutes les heures. Le gouvernement français a dépensé 1,5 milliard de dollars pour construire cette nouvelle voie ferrée et ces nouveaux trains dans le seul but de détourner les gens d'un service aérien que la France ne peut

[Text]

passengers will be attracted away from inter-air service, which France cannot afford to operate. I have other examples but I think that in light of the short period of time left to us, I would like to defer now to Madame Gagnon-Cahill, who wishes to talk on a third aspect of the situation.

The Chairman: Would you proceed, Madame Gagnon-Cahill.

Senator Muir: Mr. Chairman, I wonder if it would be possible to comment or question Mr. Jeanes on his statement before we proceed with the next witness?

The Chairman: Well, certainly, if that is the wish of the committee, it can readily be done; but I suppose we run the risk, which we may think it proper to do, of consuming our time before the three witnesses have had an opportunity to be heard. It is whatever the committee wishes to do. We might find the answers to some of our questions, I suppose, in what may be said by Mrs. Gagnon-Cahill.

If you wish to press the point further I will be glad to hear you.

Senator Muir: I would not want to disrupt the committee, Mr. Chairman, but I do have to go to the Internal Economy Committee hearing, and I thought I would like to make a comment on what has been said by Mr. Chartrand before I go. I would like to commend him and his colleagues, both here and across the country, for their hard work, particularly in the Atlantic region, and even in that forgotten little island of Cape Breton. We have members there. They have been very active, and I really commend them for what they are trying to do.

I agree with Senator Graham, who, as you know, is chairman of the Internal Economy Committee, that we do not want to prevent anyone from being heard. As the chairman of this committee knows, however, it has been very difficult to coordinate committees in the Senate. Despite what people say about there not being much activity in the Senate, there are committees meeting all the time, both while the Senate is sitting and while it is not sitting.

If I may make just one short comment on what Mr. Jeanes said, he mentioned that 25 million people use the railroad from Heathrow to London. That, of course, is more than the population of Canada, and I hardly think we can expect the type of service in Canada that is received in these smaller countries where the populations are so vast. I would agree with you, however, that we would be happy to retain what we already have in Canada, gradually encouraging the use of trains and trying to increase the service. Thank you.

Senator McElman: Mr. Chairman, this is a very embarrassing situation for senators. We do not normally do anything that appears to be discourteous to witnesses. The situation is abominable this morning. For example, I have a report that I must make to the Internal Economy Committee, and Senator Bonnell's committee is scheduled to sit at 11.30. That does not prevent the hearing of the testimony of witnesses, however. Committees, under our rules, can hear testimony even though there is not a full quorum present. I hope the witnesses will understand, therefore, when I say that there are at least six of

[Traduction]

plus se permettre. J'aurais d'autres exemples à donner mais, étant donné le peu de temps qu'il nous reste, il serait préférable que je laisse la parole à M^{me} Gagnon-Cahill qui aimerait parler du troisième volet de cette question.

Le président: Vous avez la parole, madame Gagnon-Cahill.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, serait-il possible de poser quelques questions à M. Jeanes avant de passer au prochain témoin?

Le président: Oui, certainement, si tel est le désir du Comité, cela peut se faire sans difficulté; mais nous courons le risque, ce qui peut-être doit être fait, de ne pas avoir le temps d'entendre les trois témoins. C'est au Comité d'en décider. Madame Gagnon-Cahill pourrait peut-être nous donner les réponses à certaines de nos questions.

Si, toutefois, vous décidez de poser des questions aux témoins, vous pouvez le faire.

Le sénateur Muir: Je ne voudrais pas interrompre le Comité, monsieur le président, mais je dois assister à l'audience du Comité de régie intérieure et je pensais pouvoir faire quelques observations au sujet de ce qui a été dit par M. Chartrand. Je voudrais d'abord les remercier, lui et ses collègues, du travail qu'ils ont accompli particulièrement dans la région de l'Atlantique et même dans la petite île du Cap-Breton. Je voudrais souligner le travail qu'ils ont fait.

Je suis d'accord avec le sénateur Graham, qui, comme vous le savez, est président du Comité de régie interne, lorsqu'il dit que nous ne pouvons empêcher quiconque de comparaître. Toutefois, comme le président de ce Comité le sait, il a été très difficile de coordonner les divers Comités du Sénat. En dépit de ce que les gens disent à propos du travail du Sénat, il y a des comités qui se réunissent constamment, tant pendant que le Sénat siège que pendant qu'il ne siège pas.

Je souhaite ajouter une courte observation à ce que M. Jeanes a dit à propos des 25 millions de personnes qui utilisent le train entre Heathrow et Londres. Ce chiffre représente plus que la population du Canada et je crois que nous ne pouvons pas nous attendre à ce que ce genre de service au Canada connaisse le même succès que dans ces plus petits pays où la population est beaucoup plus nombreuse. Je serais d'accord avec vous, cependant, lorsque vous dites que nous serions heureux de conserver au moins ce que nous avons et d'encourager graduellement l'utilisation des trains en essayant d'accroître les services. Merci.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, cette situation est très embarrassante. Nous ne faisons habituellement rien qui puisse paraître discourtois aux témoins. La situation que nous connaissons ce matin est vraiment très embarrassante. Par exemple, j'ai un rapport que je dois remettre au Comité de la régie interne et le Comité du sénateur Bonnell est prévu à 11 h. 30. Cela n'empêche pas d'entendre les témoignages des témoins toutefois. Les Comités, en vertu de nos règlements, peuvent entendre des témoignages même lorsqu'il n'y a pas quorum. J'espère que les témoins comprendront la situa-

[Text]

us who have to leave this room very shortly for other duties that conflict with this meeting. Their testimony will be read carefully by all of us, of course.

The Chairman: Thank you, Senator McElman.

Senator Riley: I have no other committees this morning, Mr. Chairman, and I am prepared to wait until the witnesses have finished.

Senator Marshall: Mr. Chairman, we have a precedent. In one of our previous meetings the Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski and Mr. Benjamin were all supposed to appear on the same day, but as a result of the pattern of our hearings they had to appear on another day through pre-arrangement. I wonder if the same thing could happen now. We could hear the good lady, but is there any way we can have her appear again at a further meeting?

The Chairman: I will have to consult about that, but I believe that Mrs. Gagnon-Cahill lives in this region, and it would probably not be too difficult to arrange another time with her. The president, of course, comes from Montreal, where he is an employee of a large organization. I do not suppose he will be able readily to free himself in order to come back here for another day. It might, however, be possible.

Unless the suggestion meets with the objections of the committee, I will call on Mrs. Gagnon-Cahill now.

Senator Riley: May I interrupt again, Mr. Chairman? Senator Bonnell has just suggested that perhaps, if it were convenient to the witnesses, if we do not finish before 11.30 or 12 o'clock, we might be able to resume at one o'clock. How would that strike the members of the committee? Would it be convenient for the witnesses?

The Chairman: I do not know how it strikes others, but it strikes me as being extremely inconvenient.

Senator McElman: The other two committees will be sitting until at least 12.30.

The Chairman: I think it would more nearly meet the criterion of fairness to the witnesses and the consideration of the committee if we continued with whatever number of people are able to remain, as Senator McElman has said. If the members of the committee desire to have some or all of these witnesses return on another day, we will certainly try to work out something with them. Perhaps we could proceed on that basis for the time being.

I do not wish to involve our witnesses in any controversies of our own, but I just wish to make it very clear that this is a full, standing committee of the Senate. This meeting was arranged as a usual, full morning meeting some time ago. If this committee is not to be treated as a full, standing committee of the Senate, with all that goes with that, then I think we need to make some re-arrangements. We will need some re-arrangements as to chairmen, for instance, and some re-arrangements as to the status of the committee.

Senator Muir: On that point, Mr. Chairman, you are quite correct, but do we not have a co-ordinator of committees in the Senate?

[Traduction]

tion car au moins six d'entre nous devront quitter très bientôt cette pièce pour accomplir d'autres travaux. Leurs témoignages seront lus attentivement par nous tous bien attendu.

Le président: Merci beaucoup, sénateur McElman.

Le sénateur Riley: Je n'ai prévu aucun autre comité ce matin, monsieur le président, et je suis prêt à attendre jusqu'à ce que les témoins aient terminé.

Le sénateur Marshall: Monsieur le président, nous avons un précédent. Lors de l'une de nos précédentes réunions le ministre du Transport, l'honorable Don Mazankowski, et M. Benjamin devaient comparaître le même jour mais, étant donné les audiences prévues au programme, ils ont dû comparaître un autre jour après en avoir été avisés. Je me demande si nous ne pourrions pas faire la même chose aujourd'hui. Nous pourrions écouter madame, mais serait-il possible qu'elle compareisse un autre jour?

Le président: Il faudrait que nous en discussions, mais je crois que M^{me} Gagnon-Cahill habite dans la région et qu'il serait possible qu'elle compareisse un autre jour. Le président, bien sûr, vient de Montréal où il est employé d'un important organisme. Je ne pense pas qu'il lui soit possible de se libérer facilement pour pouvoir revenir ici un autre jour. Cela se pourrait toutefois.

À moins que le Comité s'y oppose, j'appellerais donc M^{me} Gagnon-Cahill dès maintenant.

Le sénateur Riley: Puis-je vous interrompre encore une fois, Monsieur le président? Le sénateur Bonnell vient tout juste de suggérer que si cela convenait aux témoins nous pourrions terminer avant 11 h 30, ou midi, et reprendre la séance à 13 heures. Qu'en pensent les membres du Comité? Est-ce que cela conviendrait aux témoins?

Le président: Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres, mais il me semble que ce serait extrêmement difficile.

Le sénateur McElman: Les deux autres comités siégeront au moins jusqu'à midi trente.

Le président: Je pense que cela serait plus juste envers les témoins et le comité si nous pouvions continuer à siéger avec les membres qui peuvent rester, comme le sénateur McElman l'a mentionné. Si les membres du Comité souhaitent que certains ou tous les témoins reviennent un autre jour, nous essaierons certainement d'arranger cela. Peut-être pourrions-nous poursuivre comme nous l'avions prévu, pour l'instant.

Je ne veux pas mêler nos témoins à nos controverses internes mais je voudrais souligner que nous formons un comité du Sénat aussi complet que possible. La réunion a été prévue pour tout l'avant-midi, il y a déjà quelque temps. Si le Comité n'est pas considéré comme un comité permanent du Sénat au complet, avec tout ce que cela comporte, il serait donc nécessaire que nous prenions d'autres dispositions. Nous devrions prendre d'autres dispositions en ce qui concerne le président, par exemple, et en ce qui a trait au statut du Comité.

Le sénateur Muir: Sur ce point, monsieur le président, vous avez raison, mais n'avons-nous pas un coordinateur des comités au Sénat?

[Text]

The Chairman: He has just entered the room.

Senator Muir: We who are called to these meetings have not arranged the meetings, and I do not think you can fault the members of either of the committees because they are called to one and have to go another. Regardless of what the public may think, there are committees meeting at all times, and it is difficult to fit them all in. I can see your point very well, Mr. Chairman.

The Chairman: It appears to me to be agreeable to proceed with whatever members of the committee are able to remain. If members wish to ask questions, particularly those who are unable to remain, the committee could—and, I would recommend that it should—try to arrange another opportunity with some or all of these witnesses.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I do not want anybody to think that I am acquiescing lightly in this kind of thing, because I think it is extremely regrettable.

Senator Muir: I know that is not your make-up, Mr. Chairman. You will not acquiesce at any time in such matters.

The Chairman: In any event, perhaps you would not mind going ahead now, Mrs. Gagnon-Cahill.

Senator Denis: I am afraid you will not have a quorum.

Senator Riley: We have a quorum.

The Chairman: We have a quorum. In any event, we may hear witnesses with fewer than a quorum. Please proceed, Madame Gagnon-Cahill.

Mrs. Raymonde E. Gagnon-Cahill, President, Transport 2000, Ottawa Region: Thank you very much, Mr. Chairman. First of all, I would like to thank you all for having us here. We are here because we believe that you are a very important part of the parliamentary process.

I apologize for any repetition that might occur in the materials we have prepared, but it is very difficult to avoid, seeing as we are dealing with the same basic subject.

The Chairman: Excuse me, Madame Gagnon-Cahill, would you state your office?

Mrs. Gagnon-Cahill: Yes, I am Mrs. Raymonde Gagnon-Cahill, President of Transport 2000, Ottawa-Outaouais.

I would first like to go over some of the reasons given to justify the decision for the VIA cuts. The basic idea governing the perception of the minister, as expressed to the Senate committee, was and still is that all available indicators on rail passenger transportation showed a downward trend and that the decline would accentuate over time. As proof of this, we were told about the advances in telecommunications which will soon be an efficient substitute for meetings and will therefore have a direct effect on transportation. There is no denying this, but it should be emphasized that the impact of such innovations will be on air transportation, not on passenger rail

[Traduction]

Le président: Il vient tout juste d'entrer.

Le sénateur Muir: Nous, qui devons participer à ces réunions, nous ne les avons pas organisées et je ne pense pas que ce soit la faute des membres de l'un ou de l'autre des comités s'ils ont été appelés à participer à l'un et à l'autre en même temps. Quoiqu'en pense le public, nous avons des séances de comités en tout temps et il est parfois difficile de tout faire concorder. Je peux très bien comprendre votre point de vue, monsieur le président.

Le président: Il me semble que nous pourrions poursuivre avec les membres du Comité qui resteront. Si les membres souhaitent poser des questions, particulièrement ceux qui sont obligés de partir, le Comité pourra, et je le recommande, essayer de rencontrer à nouveau quelques témoins ou tous les témoins.

Des voix: Nous sommes d'accord.

Le président: Je ne voudrais pas que l'on croit que je suis un tantinet d'accord avec ce genre de situation parce que je pense qu'elle est extrêmement regrettable.

Le sénateur Muir: Je sais que vous n'en êtes pas responsable, monsieur le président. Vous n'agiriez jamais ainsi.

Le président: En tout cas, nous pourrions peut-être écouter M^{me} Gagnon-Cahill.

Le sénateur Denis: J'ai peur que nous ne formions pas quorum.

Le sénateur Riley: Nous formons quorum.

Le président: Nous formons quorum. De toute façon nous pouvons entendre des témoins sans former quorum. M^{me} Gagnon-Cahill, vous avez la parole.

Mme Raymonde E. Gagnon-Cahill, président, Transport 2000, région d'Ottawa: Merci beaucoup, monsieur le président. Tout d'abord je voudrais vous remercier d'avoir accepté de nous rencontrer. Nous sommes ici parce que nous croyons que vous avez un rôle très important à jouer dans le processus parlementaire.

Je m'excuse des répétitions qui pourraient survenir dans les documents que nous avons préparés, mais c'était très difficile d'éviter cela puisque nous traitons du même sujet.

Le président: Excusez-moi, M^{me} Gagnon-Cahill, pourriez-vous nous donner votre titre?

Mme Gagnon-Cahill: Oui, je suis M^{me} Raymonde Gagnon-Cahill, présidente de Transport 2000 pour la région Ottawa-Outaouais.

J'aimerais revenir sur certaines des raisons qui ont été données pour justifier la décision d'effectuer des coupures dans les services de VIA. La principale raison donnée par le ministre et exposée devant le Comité du Sénat était et est encore que les indices disponibles sur le service voyageur par chemin de fer montrent une tendance à la baisse et que ce déclin s'accroîtrait au cours des prochaines années. Comme preuve on nous a dit que les découvertes en matière de télécommunications rendraient bientôt inutile tout déplacement en vue de réunions. On ne peut pas le nier, mais il faudrait souligner que ces découvertes technologiques auront plus d'effet sur le trans-

[Text]

services. Yet we do not hear threats made against air transportation; quite to the contrary. When it comes to air transportation, we, the public, do not have to perceive a need. We are told that we need a new airport and it happens.

Over the last four months we have been told again and again by the minister that the trend in passenger rail transportation in the industrialized nations is downwards. I would like you to consider the following passenger rail figures from some of the industrialized nations.

I have prepared a graph—or I should say that I have had a graph prepared—which is based on the service in France, one which was singled out a few times by the authorities. The numbers give passenger kilometres and are expressed in billions. The time period covers 1960 to 1979. The top figure is global rail transportation, the next one is inter-city express, the next is commuter service, followed by what I call local trains, which are the type of trains we have—or we had—between Ottawa, Lachute and Montreal.

I think that the graph is almost self-explanatory. At any rate, we will go over the figures. In 1960, global rail service represented 32.4 billion passenger kilometres. In 1979, it represented 53.56 billion passenger kilometres. The inter-city and express service in 1960 represented 21.51 billion passenger kilometres, while in 1979 it represented 41.11 billion passenger kilometres. The commuter service in 1960 represented 4.53 billion passenger kilometres, and in 1979 represented 7.71 billion passenger kilometres. The local branches in 1960 represented 5.95 billion passenger kilometres, while in 1979 it represented 4.51 billion kilometres. As you can see, there is a decrease there.

There are a few reasons for showing this graph and going through these statistics individually for one country, one of which is to show what happens when figures are discussed without having had an interpretation put on them. The lower green line, which shows, over a period of 20 years, a downward trend, happens to reflect the action of the French government which, until 1976, was cutting lines. It would be difficult to expect the use of the services to grow when rail kilometres are being cut off. In 1976, the French government decided that it would no longer follow that policy. Transportation costs were rising everywhere and it was decided that cutting lines was a dangerous way of dealing with the situation. The French government decided that, when it found that a line had a cost ratio which was not acceptable, they would try other methods of remedying the situation, such as increasing the frequency of trains, and so on and so forth. Therefore, since 1976 the lines have not been cut.

In 1976 the local branches represent 4.34 billion passenger kilometres and in 1979, 4.51 billion passenger kilometres. Without adding any more lines, we can see that the trend is upwards, not downwards.

[Traduction]

port aérien que sur le transport ferroviaire. Nous n'entendons cependant pas parler de menaces qui pèseraient sur le transport aérien, bien au contraire. Lorsqu'il s'agit du transport aérien, nous, le public, n'avons pas besoin de percevoir un besoin. On nous dit que nous avons besoin d'un nouvel aéroport et il se construit.

Au cours des quatre derniers mois, le ministre nous a répété que la tendance en matière de transport de voyageurs par chemin de fer, dans les nations industrialisées, est à la baisse. J'aimerais étudier avec vous les chiffres suivants concernant le service voyageur dans certaines nations industrialisées.

J'ai préparé un tableau, je devrais dire que j'ai fait préparer un tableau, qui est fondé sur le service ferroviaire en France, un service qui a souvent été cité par les autorités. Les chiffres représentent les kilomètres-voyageurs et sont exprimés en milliards. La période de temps va de 1960 à 1979. Le premier chiffre donne le total du transport par chemin de fer, le suivant donne le service express entre les villes, le suivant s'applique au service de banlieue et est suivi par ce que j'appelle les trains locaux, le genre de trains que nous avons, ou que nous avions, entre Ottawa, Lachute et Montréal.

Je pense que le tableau parle de lui-même. Nous étudierons cependant les chiffres. En 1960, le service ferroviaire global représentait 32,4 milliards de kilomètres-voyageurs. En 1979, il représentait 53,56 milliards de kilomètres-voyageurs. Le service express entre les villes, en 1960, représentait 21,51 milliards de kilomètres-voyageurs, alors qu'en 1979 il représentait 41,11 milliards de kilomètres-voyageurs. Le service de banlieue, en 1960, représentait 4,53 milliards de kilomètres-voyageurs et, en 1979, 7,71 milliards de kilomètres-voyageurs. Les réseaux locaux, en 1960, représentaient 5,95 milliards de kilomètres-voyageurs alors qu'en 1979 ils représentaient 4,51 milliards de kilomètres. Comme vous pouvez le constater, il y a une diminution dans ce domaine.

Quelques raisons nous poussent à montrer ce tableau et à étudier les statistiques pour chaque pays, l'une d'entre elles est de montrer ce qui se produit lorsque les chiffres sont discutés sans qu'une interprétation correcte ait été précisée. La ligne verte du bas, qui montre, sur une période de 20 ans, une tendance à la baisse, ne fait que refléter les gestes du gouvernement français qui, jusqu'à 1976, réduisait le nombre de lignes. Il serait impensable de s'attendre à ce que l'utilisation des services augmente alors que les kilomètres de voie ferrée en service sont réduits. En 1976, le gouvernement Français décidait de ne plus suivre cette politique. Les coûts de transport augmentaient partout et il fut décidé que couper des lignes était une façon dangereuse de remédier à la situation. Le gouvernement Français décida qu'au lieu de couper une ligne qui s'avérerait moins rentable, il fallait trouver d'autres méthodes pour résoudre les difficultés, telles que l'augmentation de la fréquence des trains et ainsi de suite. C'est pourquoi aucune ligne n'a été coupée depuis 1976.

En 1976, les trains locaux représentaient 4,34 milliards de kilomètres-voyageurs et, en 1979, 4,51 milliards de kilomètres-voyageurs. Sans avoir eu à ajouter des lignes, nous pouvons constater que la tendance est à la hausse, non à la baisse.

[Text]

If you look at the situation over a period of 20 years, it shows a downward trend, but you have to understand what is happening. Another item of interest which appears on the graph is the dip—and quite a dip—which appeared in 1968. That dip represents the time a major strike was held in France. That is what happened that year; that is why the figures are down so much.

I believe I have said enough about France. I have not chosen to speak about all of the countries, I have simply picked a couple of them to show what is going on generally. In England, the passenger miles travelled in 1975 were 18,800 million; in 1980, 19,700 million. In Japan, passenger kilometres travelled in 1970 were 288,800 million; in 1979, 312,500 million. In Japan, in 1970, the number of passengers was 16,385 million; in 1979, the number was 17,838 million.

France we have gone over, and in Canada we all know that from 1976 to 1980, we had an increase of 41 per cent in ridership. It is very difficult to think of these figures in terms of the manifestations of a dying tradition.

People in favour of passenger rail service have been called dreamers, and our defence of that service has been termed nostalgia. I submit that the nostalgia is in the administration of the rail system in Canada.

Passenger rail service is the way of the future, not of the past, because it can provide energy-efficient, fast, comfortable, affordable transportation to an increasing number of people.

The major reason why the country faces this transportation crisis is that the people in authority have continued to look at VIA as a railroad and not as what it really is: a public transportation system which should be designed to serve the greatest number of Canadians possible. The definition of a situation determines our conclusions. So far the public debate has raged over numbers, percentages and budgetary constraints. In 1970, N. H. Lithwick in a report prepared for the Honourable Mr. R. K. Andras, said: "Strictly commercial criteria may lead to socially wrong choices of modes." Very seldom, if at all, has it been conceded by the authorities that the subject matter was public transportation and, therefore, a public service for people which could also be used to achieve national goals.

Historically, most Canadian cities were conceived and born where transportation was available. Transportation continues to be an extremely important aspect of the growth of cities. This founding function is today but one element of complex transportation systems. Transportation policies have a direct influence on the economy, urban problems, land use in general, and the quality of the environment. Public transportation also has a direct effect on the quality of life for the people of Canada. Some population groups cannot depend on the private car system. The young, the elderly, the handicapped and the lower income groups are relatively and quite often absolutely deprived by the dominance of private transportation. The

[Traduction]

Si vous examinez la situation sur une période de 20 ans, vous découvrirez qu'il y a une tendance à la baisse, mais il faut comprendre ce qui s'est passé. Un autre élément qui apparaît sur le tableau est la chute, et ce fut toute une chute, qui apparaît en 1968. Cette chute correspond à une période où il y avait une grève générale en France. C'est ce qui explique la baisse vertigineuse des chiffres pour cette année-là.

Je crois que j'ai assez parlé de la France. J'ai décidé de ne pas parler de tous les autres pays, j'ai simplement choisi deux d'entre-eux pour montrer ce qui se passe en règle générale. En Angleterre, les milles-voyageurs, parcourus en 1975, se chiffraient à 18,800 millions, en 1980, à 19,700 millions. Au Japon, les kilomètres-voyageurs, parcourus en 1970, s'élevaient à 288,800 millions et, en 1979, à 312,500 millions. En 1970, le nombre des voyageurs se chiffrait à 16,385 millions et, en 1979, le nombre s'élevait à 17,836 millions au Japon.

Nous avons vu ce qui se passait en France et, au Canada, nous savons tous qu'il y a eu une augmentation de 41 p. 100, de 1976 à 1980. Ces chiffres démontrent très clairement qu'il ne peut s'agir d'une manifestation d'une tradition en voie de disparition.

Les gens en faveur du service voyageurs par train ont été qualifiés de rêveurs et notre défense du service a été qualifiée de nostalgie. A mon avis, la nostalgie se situe plutôt au niveau de l'administration du réseau ferroviaire au Canada.

Les services voyageurs du chemin de fer est la voie de l'avenir non du passé parce qu'ils peuvent offrir un transport efficace au point de vue énergétique, rapide, confortable et à la portée d'un nombre croissant de personnes.

La principale raison qui fait que le pays se trouve dans une crise des transports est que les gens en place ont continué de voir VIA comme un simple chemin de fer, alors que ce n'est pas exactement ce qu'il est: il s'agit plutôt d'un réseau de transport public qui est conçu pour servir le plus grand nombre possible de Canadiens. La définition de la situation détermine nos conclusions. Jusqu'à présent, les discussions publiques ont fait rage autour de chiffres, de pourcentages et de compressions budgétaires. En 1970, N. H. Lithwick, dans un rapport préparé pour l'honorable R. K. Andras, affirmait: «Un critère strictement commercial peut entraîner des choix de moyens de transport socialement inacceptables.» Presque jamais, si ce n'est jamais, les autorités ont convenu que le fonds du sujet était le transport public et, par conséquent, un service public destiné aux gens qui pourraient également servir à réaliser des objectifs nationaux.

Historiquement, la majeure partie des villes canadiennes ont été bâties où des moyens de transport étaient disponibles. Le transport continue à être un aspect extrêmement important de la croissance des villes. Cet élément fait aujourd'hui partie de réseaux complexes le transport. Les politiques en matière de transport ont une influence directe sur l'économie, les problèmes urbains, l'utilisation des terres en général et le qualité de l'environnement. Le transport public a également des conséquences directes sur la qualité de la vie des Canadiens. Certains groupes ne peuvent pas compter sur des automobiles particulières. Les jeunes, les personnes âgées, les handicapés et les personnes moins fortunées sont souvent privés de l'avantage

[Text]

spiralling costs of private transportation will soon increase the number of people caught in this predicament.

For instance, taken from the latest figures, the capital costs of a car is now \$7,000, and we are talking about relatively small cars. Automobile costs per annum, medium and intermediate size, Runzeinman study 1979, \$3,000; Hertz study, 1981, \$4,500.

There is another aspect of this. We talk in terms of the spiralling costs or private transportation. But it is the spiralling cost of everything else also. As an example, I have estimated that given the type of weather conditions we normally have in the months of December, January and February, it will now cost me somewhere between \$400 and \$425 a month to heat my house. Everything is eating away at our income. Real income is diminishing all the time. I happen to come from a category that is not deprived. My husband makes a good salary. But in the last couple of years our standard of living has diminished, even though his salary is increasing all the time. What is it doing to people with lower income? It is terrible.

In a society such as ours, mobility is a key element to the quality of life. Public transportation is the key to mobility. Mobility provides access to employment, education, recreation, shopping, good health services, and so on. We are now faced with a problem of lowered standards of inter-urban public transportation, increasing dependency on the private car system, and escalating costs for private transportation. We are told to use other modes of public transportation, namely, air and bus transportation. Air transportation was and still is an elitist concept. It is not a real alternative for the average man. For the greater part, domestic air travel services the well to do, businessmen, executives and bureaucrats. It is an expensive way to travel. As the cost of fuel rises, the cost to the user for air transportation may seriously curtail the clientele. Air ticket cost is extremely sensitive to fuel price increases. Aviation is heavily subsidized on capital and operational costs. The combined effects of rising costs and advances in telecommunications could very well jeopardize the future of air transportation; yet the government is still investing heavily in that area.

As things stand now, if the same costing methods were applied to air travel as for rail travel, the cost recovery rate would be in the order of 32 per cent, compared with the 55 percent quoted by the minister, and compared with the 30 per cent quoted for passenger rail service. Still the budgetary constraints were not applied to air transportation but to the passenger rail service.

As for bus transportation, outside of the fact that it may be heading for difficult economic times, for those who do not live in the major centres, bus transportation is not an attractive alternative. People have to stand on highways in all sorts of

[Traduction]

que procure une automobile particulière. Les coûts de plus en plus élevés du transport privé augmentera bientôt le nombre des personnes pris dans cette situation.

Par exemple, si nous regardons les derniers chiffres, il coûte maintenant \$7,000 dollars pour acheter une automobile et nous parlons alors d'automobile relativement petite. Les coûts d'une automobile par année, d'une dimension moyenne ou intermédiaire, selon l'étude Runzeiman effectuée en 1979, est de \$3,000 dollars, selon l'étude Hertz de 1981, de \$4,500.

Mais ce n'est pas tout. Nous parlons des coûts de plus en plus élevés du transport privé, mais il faut également tenir compte des coûts croissants de presque tout le reste. Comme exemple, j'ai calculé qu'avec le genre de conditions climatiques que nous avons en décembre, en janvier et en février, il coûtera maintenant entre \$400 et \$425 dollars par mois pour chauffer ma maison. Tout contribue à ronger notre revenu. Le revenu réel diminue d'année en année. J'ai la chance d'appartenir à une classe favorisée. Mon époux a un bon salaire, mais au cours des deux dernières années notre train de vie a diminué, même si son salaire a continué d'augmenter. Que peuvent faire les gens qui ont des salaires moins élevés? Ce doit être terrible.

Dans une société telle que la nôtre, la mobilité est un facteur essentiel de la qualité de la vie. Le transport public est la clé de la mobilité. La mobilité donne accès aux emplois, à l'éducation, aux loisirs, aux magasins, aux meilleurs soins de santé et ainsi de suite. Nous faisons face actuellement au problème de l'abaissement des normes de transport public interurbain, à l'accroissement de la dépendance envers l'automobile particulière et aux coûts sans cesse croissants du transport privé. On nous dit d'utiliser d'autres moyens de transport public, notamment, l'avion et l'autobus. Le transport aérien est et sera toujours réservé à une élite. Ce n'est pas un choix réel pour l'homme moyen. Dans la plupart des cas, l'avion s'adresse surtout aux hommes d'affaires, aux cadres et aux bureaucrates. Il s'agit là d'un moyen coûteux de voyager. A mesure que le coût de l'essence augmente, le coût du transport aérien pourrait fort bien faire diminuer la clientèle. Le coût d'un billet d'avion dépend beaucoup des augmentations du prix de l'essence. Les coûts d'immobilisation et d'exploitation de l'aviation sont fortement subventionnés. Les effets combinés de l'augmentation des coûts et des découvertes en matière de télécommunication pourraient très bien nuire à l'avenir du transport aérien; le gouvernement continue cependant à investir fortement dans ce domaine.

Si les mêmes méthodes de calcul des coûts étaient appliquées au transport aérien et au transport par voie de chemin de fer, le taux de rendement se situerait aux environs de 32 p. 100, comparé à 55 p. 100, cité par le ministre et comparé à 30 p. 100, cité par le service voyageurs des chemins de fer. Pourtant les compressions budgétaires n'ont pas été appliquées au transport aérien, mais bien au service voyageurs des chemins de fer.

En ce qui concerne le transport par autobus, mis à par le fait qu'il devra bientôt faire face à des difficultés économiques, il ne s'agit pas d'un choix très attrayant pour ceux qui ne vivent pas dans les grands centres urbains. Il faut se tenir sur le bord

[Text]

weather conditions, sometimes for very long periods. It is also a very difficult mode of travel for the elderly and handicapped. I use that type of service periodically and I know what it is. I can relate to the situation from what has happened to me on the last two occasions that I used that service—both times on extremely wet, cold days. I live in the country and I left my home five minutes before I estimated the bus should be there. I started walking down my road, and the bus was going along on the highway. So I missed it. I went about a week later, in the same weather conditions—very wet, a nasty wind, and so forth. This time I left my house 10 minutes ahead of time, and the bus was 25 minutes late—not very pleasant when one is standing on the highway. In the winter time you are standing on a highway that is quite often narrow, such as in the case with highways 148 or 105. It is slippery, with snow banks that are above your head. It is a very difficult mode of transportation. It is particularly difficult for the elderly and handicapped. It is almost impossible for them to manage that.

There are larger equity questions embedded in the issue of passenger rail service that have been ignored. In a book compiled and edited by Lloyd Axworthy and James Gillies in 1973, Melvin Webber wrote:

Transport services are still far from being equally, or equitably, distributed among the nation's subgroups.

The decision to cut VIA services has raised more questions than I am sure was anticipated by the government—such as: Why do we not have a long-term national transportation policy which includes passenger rail as an integral part of the system? A three-year plan is not a long-term plan when you consider the capital expenditures that have to go into public transportation. Why are we not investing in passenger rail service and using it as a tool to achieve national goals, such as the stimulation of the economy, energy independence, pollution control, and to help our exports?

With all the criticism levelled at the costing order R-6313, why were not the costing practices investigated first before going to such drastic measures? If some of the allegations are true, it is entirely possible that the \$100 million that the minister was looking for is within the grasp of VIA by revising costing order R-6313.

Why was there not public consultation? This is an extremely important element. Money that is spent by the government is our money. We give it, grudgingly most of the time, but we understand why we have to pay taxes. It is to equalize facilities and avenues for the whole population. Transportation is important and it should not be made available only for the large centres that already have relatively good public transportation available to them.

Before I allow Mr. Chartrand to say a final word, I would like you to hear the words of Melvin Webber—again quoting

[Traduction]

de la route par tous les temps, et parfois pendant un bon moment. C'est également un moyen de transport très difficile pour les personnes âgées ou handicapées. J'y ai eu recours périodiquement, et je sais ce que c'est. Je peux comprendre leur situation après ce qui m'est arrivé les deux dernières fois où j'ai pris l'autocar; les deux fois, le temps était extrêmement humide et froid. J'habite à la campagne et j'ai quitté la maison cinq minutes avant l'heure prévue pour l'arrivée du car. Je n'étais pas encore arrivée à la grand-route quand j'ai vu l'autobus passer; je l'avais donc manqué. Environ une semaine après, par le même temps très humide et venteux, j'ai quitté la maison dix minutes en avance, et l'autobus a eu vingt-cinq minutes de retard, ce qui n'est pas très agréable lorsqu'on attend au bord de la route. En hiver, il faut se tenir sur une grand-route souvent assez étroite, comme la 148 ou la 105. C'est glissant, et les bancs de neige vous dépassent. C'est un moyen de transport très difficile, particulièrement pour les personnes âgées ou handicapées. Il est à peu près impossible pour elles de s'en servir.

Le problème des services ferroviaires pour voyageurs englobe également des questions plus globales d'équité, dont on n'a pas tenu compte. Dans un recueil d'articles compilés par Lloyd Axworthy et James Gillies en 1973, Melvin Webber écrivait que

les services de transport sont encore loin d'être répartis également ou équitablement parmi les sous-groupes du pays.

La décision de réduire les services de VIA a soulevé plus de questions que le gouvernement n'en avait prévu, par exemple: pourquoi n'avons-nous pas une politique de transport à long terme dont feraient partie intégrante les services ferroviaires pour voyageurs? En effet, on ne peut considérer un plan triennal comme un plan à long terme si l'on tient compte des immobilisations que nécessitent les transports publics. Pourquoi ne pas investir dans les services voyageurs et s'en servir pour atteindre des objectifs nationaux comme la stimulation de l'économie, l'indépendance énergétique, la lutte contre la pollution et la promotion de nos exportations?

Étant donné toutes les critiques dirigées contre l'ordonnance 6313 sur les frais, pourquoi les pratiques relatives à la facturation n'ont-elles pas été étudiées avant l'application de mesures aussi draconiennes? Si certaines des allégations sont vraies, il est tout à fait possible que les \$100 millions que le Ministre cherchait se trouvent à la portée de VIA, grâce à une révision de l'ordonnance 6313.

Pourquoi n'y a-t-il pas eu consultation du public? Cet élément est extrêmement important puisque l'argent dépensé par le gouvernement vient de nos poches. C'est nous qui le donnons, à contrecœur la plupart du temps, mais nous comprenons pourquoi nous devons payer des impôts: pour répartir équitablement les installations et les possibilités dans toute la population. Les transports constituent un service important, qui ne devrait pas être offert seulement dans les grands centres disposant déjà de réseaux de transports publics relativement bons.

Avant de céder la parole à M. Chartrand pour le mot de la fin, je voudrais vous lire une citation de Melvin Webber, tirée

[Text]

from the book that was edited by Lloyd Axworthy. He also wrote quite a few articles in it. This has to do with transportation and consultation:

Consumers can participate best by having the chance to choose freely from a diverse set of options. The choices they make in the marketplace and the wants they identify there are likely to be the most accurate indicators of their preferences and hence of goodness. If professionals could learn to read those indicators, and if government agencies were to take their lead from private industry and to supply differentiated product lines . . . much of the conflict that attends citizens' protestations would never arise.

He goes on to say:

And so, it would be far better that the transport professions—

Earlier in the article he includes government authorities in this:

—enter a conspiracy as allies of the laities. That appears to be the only sure way of guaranteeing that the right mix of transport services will be supplied.

It is important that the public has a chance not only to be heard, but when the public shows that it approves of the service—even though the service really has not been updated—by the increases in ridership that we have seen in VIA, then I think the public has demonstrated that it is an acceptable mode of transportation that they want and need. Thank you.

The Chairman: We are now ready for questions. Do you wish to say anything further, Mr. Chartrand?

M. Chartrand: J'aimerais ajouter que je remercie beaucoup tous les honorables sénateurs de nous avoir écoutés aujourd'hui. C'est un honneur pour nous de venir ici.

Je voudrais juste apporter une précision lorsque l'on a parlé, à différentes reprises, des alternatives qu'il y avait à cette décision. Notre groupement a des chercheurs qui ont fait une étude, rendue publique au mois d'août passé. Elle s'intitule: "A Plan to Maintain the Double-Spine Transcontinental Passenger Rail Service". Ce sont des alternatives comme celles-là qui sont décrites dans ce document, dans cette étude. Elles démontrent qu'il y avait quelque chose à faire d'autre que de couper le service de la façon que cela a été fait. S'il y a des gens, ici, qui veulent consulter cette étude, elle est disponible ici même à notre bureau, à Ottawa, sur la rue Metcalfe.

Encore une fois, nous sommes prêts à répondre à toutes les questions. Nous sommes très heureux d'être venus ici aujourd'hui vous donner notre point de vue et notre aspect de la crise actuelle. Merci encore une fois.

The Chairman: Thank you very much. Senator Bonnell, you have a question?

Senator Bonnell: I wonder if I could get a copy of that report?

[Traduction]

elle aussi du recueil d'articles compilés par Lloyd Axworthy, qui en a également écrit quelques-uns. Cette citation porte sur les transports et la consultation:

La meilleure façon d'assurer la participation des consommateurs, c'est de leur permettre de choisir librement à partir de plusieurs options. Les choix qu'ils font sur le marché et les besoins qu'ils y décèlent seront probablement les indices les plus exacts de leurs préférences, et par conséquent de la meilleure solution. Si les spécialistes pouvaient apprendre à déchiffrer ces indices, et si les organismes gouvernementaux suivaient la voie de l'industrie privée, fournissaient des gammes de produits différentes, une bonne partie des conflits qui accompagnent les protestations des citoyens ne se produirait jamais.

Il dit ensuite:

Par conséquent, il serait de loin préférable que les spécialistes des transports—

Plus tôt dans l'article, il englobait les autorités gouvernementales, qui devraient selon lui:

—s'allier au grand public. Il semble que ce soit la seule façon sûre de garantir un bon échantillonnage de services de transport.

Il est important non seulement que le public ait la chance de se faire entendre, mais qu'il puisse manifester aussi son appréciation; même si le service de VIA n'a pas été vraiment modernisé, je pense que les augmentations de clientèle montrent bien que le public considère ce moyen de transport comme acceptable et conformes à ses besoins. Merci.

Le président: Nous sommes maintenant prêts à passer aux questions. Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Chartrand?

Mr. Chartrand: I wish to thank all the Honourable Senators for listening to us today. It is an honour for us to appear before you.

I would simply like to clarify something with regard to the various alternatives there were to that decision. Our group had researchers carry out a study, which was published last August, titled: "A plan to maintain the double spine transcontinental passenger rail service". That is the kind of alternatives that are described in that study. They show that there were other alternatives to the way in which services were cut. Those of you who wish to study that paper, can obtain a copy at our Ottawa office, on Metcalfe Street.

Once again, we are very ready to answer all your questions. We are happy to have come here today to share with you our views and opinions on the present crisis. Once again, I thank you.

Le président: Merci beaucoup. Sénateur Bonnell, vous avez une question?

Le sénateur Bonnell: Pourrais-je obtenir un exemplaire de ce rapport?

[Text]

Mr. Chartrand: Honorables sénateurs, il me fera un plaisir de vous fournir une copie de ce rapport.

Senator Riley: Mr. Chairman, I move that the report be incorporated into the *Minutes of the Proceedings*.

Senator Denis: I second that motion.

The Chairman: It has been moved that the report, "A Plan to Maintain the Double-Spine Transcontinental Passenger Rail Service, An Analysis of the Economic Impact of Bi-level Equipment, August, 1981" be printed as an appendix to today's proceedings of the committee. Is that the wish of the committee?

Hon. Senators: Agreed.

(For text of report see appendix.)

The Chairman: Questions?

Senator Riley: Mr. Chairman, I would like to apologize to Mr. Chartrand for not being present during his testimony, because I am interested in this whole question, and I could not gain the information at any other time. But I will read his testimony with interest when I receive the report of today's proceedings.

I would like to ask some questions of Mr. Jeanes. Mr. Jeanes, you mentioned the figures given by Mr. Pepin with respect to the ridership of these various railroads in the various countries. Did I understand you to say that those figures were dated up to only 1973?

Mr. Jeanes: What I meant to imply there was that Mr. Pepin's view of the world passenger situation is consistent with the situation which existed before 1973 and before the start of the energy crisis. The bulk of the figures that I quoted were from 1979 and 1980 annual reports of the rail administrations of the various countries. Those numbers refer to ridership investments and equipment orders in the 1980 time-frame. None of the lists of passenger cars which I mentioned pre-date 1975, and the bulk of those orders are for delivery in the 1980 to 1983 time-frame. I am talking about the current situation.

What I fear is that the view of the rail passenger situation which is held by the Ministry of Transport is based on the pre-1973 situation, rather than the present world situation.

Senator Riley: But when Mr. Pepin appeared before the committee, he indicated or evidence was given by one of his officials to the effect that ridership in the British rail system and the Euro Rail system was down considerably during 1980.

Mr. Jeanes: I am glad you brought that up. There are some countries where there has not been an increase, particularly in Britain. Over the past year, however, Britain has been reeling from the effects of a very deep recession which has hit all aspects of the British economy. So, if you speak of the 1980 report in isolation, it does not show growth insofar as Britain is concerned. In fact, during 1980, there was a drop in some

[Traduction]

Mr. Chartrand: Honourable Senators, I will be pleased to get you a copy of that report.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je propose que ce rapport soit annexé au *procès-verbal*.

Le sénateur Denis: J'appuie cette motion.

Le président: Il est proposé que le rapport intitulé «A Plan to Maintain the Double-Spine Transcontinental Passenger Rail Service, An Analysis of the Economic Impact of Bi-level Equipment, August, 1981» soit imprimé en annexe au *procès-verbal* de la réunion d'aujourd'hui. Est-ce le désir du Comité?

Des voix: Oui.

(Le texte du rapport se trouve en annexe.)

Le président: Y a-t-il des questions?

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je prierais tout d'abord monsieur Chartrand d'excuser mon absence au cours de son témoignage, parce que je m'intéresse à toute cette question et que je ne pourrai pas recueillir ces renseignements à un autre moment. Je lirai cependant son témoignage avec intérêt lorsque je recevrai le *procès-verbal* de la réunion d'aujourd'hui.

J'aimerais poser certaines questions à M. Jeanes. Monsieur Jeanes, vous avez mentionné les chiffres fournis par M. Pepin au sujet de la clientèle des sociétés ferroviaires dans divers pays. Ai-je bien compris que ces données n'ont été mises à jour que jusqu'en 1973?

M. Jeanes: Ce que je voulais dire, c'est que l'opinion de M. Pepin sur la situation mondiale dans le domaine des services voyageurs est fondée sur les conditions qui existaient avant 1973, c'est-à-dire avant le début de la crise de l'énergie. La plupart des chiffres que j'ai cités venaient de rapports annuels publiés en 1979 et 1980 par les sociétés ferroviaires de divers pays. Ces chiffres portent sur les investissements en termes de services à la clientèle et les commandes d'équipement au cours de l'année 1980. Aucune des listes de voitures que j'ai mentionnées n'est antérieure à 1975, et la majeure partie de ces commandes doivent être livrées entre 1980 et 1983. Je parle donc de la situation actuelle.

Ce que je crains, c'est que le ministère des Transports évalue la situation dans le domaine des services ferroviaires pour voyageurs d'après des données antérieures à 1973, plutôt que selon les conditions actuelles dans le monde.

Le sénateur Riley: Mais lorsque M. Pepin a témoigné devant le Comité, il a indiqué, si ce n'est un de ses fonctionnaires, que la clientèle du réseau ferroviaire britannique et du réseau Euro Rail avait baissé considérablement au cours de l'année 1980.

M. Jeanes: Je suis content que vous ayez soulevé cette question. Certains pays n'ont pas connu d'augmentation, notamment la Grande-Bretagne. Au cours de la dernière année, cependant, celle-ci a souffert des effets d'une récession très profonde qui a frappé tous les secteurs de son économie. Si l'on considère le rapport de 1980 de façon isolée, il n'y a donc effectivement pas eu croissance en Grande-Bretagne; en fait,

[Text]

sectors of the passenger service by as much as 6 per cent. All of this has been attributed to the recession.

However, if one travels to other countries, particularly Germany, one will find that there has been a 24.7 per cent increase in one year over another in the use of second-class travel within the system as a result of the introduction of vastly improved inter-city service.

Senator Riley: What year is that for?

Mr. Jeanes: That is measured from July, 1979 to July, 1980. The reason that it is measured over that period is that Germany introduced a new service of trains on one-hour schedules in July, 1979.

Madam Cahill has just given me the report, "Railways in Britain" which shows growth followed by a slight tapering off in 1980 from 1979. I have here a couple of other examples. In the United States, Amtrak ridership has been increasing very dramatically. For example, in 1979 it increased by 14 per cent. Passenger kilometres in Norway increased between 1978 and 1979 by 10.5 per cent. In France passenger kilometres from 1979 to 1980 were up by just under 3 per cent. For the first half of 1980, passenger ridership in the United States was up by 6.4 per cent over 1979, and, as we all know, the U.S. was suffering in that year the beginning effects of the recession. Switzerland had been experiencing declining passenger traffic for 10 years, but in 1980 things finally turned around and the passenger traffic began to rise again. The situation is showing growth everywhere.

Senator Riley: With predicted increases in the price of gasoline for motor vehicles going as high as \$4 per gallon, and even higher, do you predict that in the near future there will be an enormous demand for rail passenger service right across the country?

Mr. Jeanes: Unless we are prepared to sacrifice much of our personal mobility, I believe that that is true. The future that you describe has already arrived in Europe, where gasoline costs as much as \$4 per gallon. It is interesting that in Europe the average consumption of fuel for transportation purposes is approximately 14 per cent. Spain must put more energy than many of the other European countries into transportation, and consumption there is at 27 per cent, which is felt to be very high by European standards. The figure in Canada, however, for fuel consumption for transportation is 51 per cent. Those numbers, I believe, tell us what the future will be. We simply cannot afford that 51 per cent consumption. Most of that consumption is going into inter-city and urban travel by car.

Senator Riley: With the predicted increases in air travel, do you envisage that fewer members of the public will be able to avail themselves of those higher costs of airplane travel?

Mr. Jeanes: I believe that is true. I have heard a lot said about the cheap air fares which are available for ordinary people if they book ahead and that sort of thing. I noticed in

[Traduction]

au cours de l'année, il y a eu une baisse qui a atteint 6 p. 100 dans certains secteurs des services voyageurs. Cette situation a été attribuée à la récession.

Cependant, dans les autres pays, et particulièrement en Allemagne, il y a eu une augmentation de 24,7 p. 100 en un an dans l'utilisation des services de deuxième classe du réseau, à la suite d'améliorations considérables au service interurbain.

Le sénateur Riley: De quelle année parlez-vous?

M. Jeanes: Il s'agit de la période de juillet 1979 à juillet 1980. La raison pour laquelle les données portent sur cette période, c'est que l'Allemagne a introduit en juillet 1979 un nouveau service de trains aux heures.

M^{me} Cahill vient de me transmettre le rapport intitulé *Railways in Britain*, qui montre une période de croissance suivie d'une légère baisse en 1980, par rapport à 1979. J'ai ici quelques autres exemples. Aux États-Unis, la clientèle d'Amtrak a augmenté considérablement. En 1979, par exemple, elle a connu une hausse de 14 p. 100. Les voyageurs-kilomètres ont augmenté de 10,5 p. 100 en Norvège entre 1978 et 1979, et d'un peu moins de 3 p. 100 en France de 1979 à 1980. Pendant la première moitié de 1980, la clientèle des services voyageurs aux États-Unis a augmenté de 6,4 p. 100 par rapport à 1979; or, comme, nous le savons tous, les États-Unis commençaient cette année à souffrir des effets de la récession. La Suisse a connu pendant dix ans une baisse du trafic voyageurs, mais la situation a finalement changé en 1980, et la clientèle des services voyageurs a alors recommencé à augmenter. La situation montre donc une croissance généralisée.

Le sénateur Riley: Étant donné les augmentations prévues du prix de l'essence pour les véhicules automobiles, qui devrait passer à \$4 le gallon et même plus, croyez-vous que dans un proche avenir, les services ferroviaires feront l'objet d'une demande considérable dans tout le pays?

M. Jeanes: A moins que nous ne soyons prêts à sacrifier beaucoup de notre mobilité personnelle, je pense que oui. Les prévisions que vous décrivez se réalisent déjà en Europe, où l'essence coûte jusqu'à \$4 le gallon. Il est intéressant de noter qu'en Europe, la consommation moyenne de carburant pour les besoins du transport est d'environ 14 p. 100. L'Espagne doit consacrer transport davantage d'énergie que les autres pays européens, puisque la consommation y est de 27 p. 100, ce qui est très élevé selon les normes européennes. Ce chiffre relatif à la consommation de carburant pour le transport est cependant de 51 p. 100 au Canada. Je pense que ces données nous indiquent la voie à suivre pour l'avenir. Nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre cette consommation de 51 p. 100, dont la majeure partie est consacrée au transport automobile interurbain et urbain.

Le sénateur Riley: Et si l'on considère maintenant les augmentations prévues pour les transports aériens, pensez-vous qu'il y aura parmi le public moins de gens qui pourront assumer les coûts élevés des voyages en avion?

M. Jeanes: Je pense que oui. J'ai entendu bien des choses sur les tarifs aériens peu élevés offerts aux gens ordinaires s'ils font des réservations bien à l'avance, par exemple. J'ai remar-

[Text]

this morning's paper that the Canadian Transport Commission has just ordered the airlines to cancel all their free offers on the Toronto-Montreal route. So that kind of thing cannot last for too long. I have an example which, I think, is very illustrative of where the future lies with regard to air travel. In the *Economist*, in the issue of October 3rd of this year, there was a story which said that Lufthansa German Air Lines, faced with tremendous losses on its domestic air services, would begin chartering trains from the German federal railroad to replace air links on a number of its inter-city routes starting with Dusseldorf-Cologne-Bonn. A Lufthansa charter train will go from those cities right into the basement of Frankfurt Airport, where there is an excellent rail station at present. People will board their train, check their baggage through to their ultimate destination and eliminate that very expensive portion of Lufthansa's internal air service.

Senator Riley: When the Honourable Mr. Pepin was before the committee he had with him Mr. Giroux, with whom you may be familiar, who said that under the costing of the CTC the last audited figures available were for 1977. He predicted that the figures for the later years would be available for 1980, 1981 and 1982. I am relying on my memory there. Do you have any knowledge that the 1979 figures are presently in the hands of the government or VIA Rail, or at least the Department of Transport?

M. Chartrand: Vous ne parlez pas des coûts dont on a déjà parlés, que le CN et le CP chargent à VIA. Vous parlez des coûts que la commission aurait en mains, les coûts réels que VIA a dû payer à CN et CP et les détails de ces coûts-là. Nous ne les avons pas. Je crois être juste en disant que VIA même n'a pas tous les détails des factures qui lui sont chargées. C'est d'ailleurs un point qui a été discuté le 21 mai à la Commission parlementaire de la Chambre des communes sur les transports. M. Roberts disait à ce moment-là—et vous me permettez de le citer de mémoire—qu'il ne savait pas, par, par exemple, combien pouvait lui coûter telle gare à tel endroit. Alors si VIA n'a pas ces informations, nous ne les avons pas non plus, malheureusement.

Senator Riley: I have it from a reliable source that these figures are available today and I was just wondering if Transport 2000 had any idea that they were available or not.

M. Chartrand: Nous avons, honorables sénateurs, vu des articles dans les journaux qui disaient que, entre Moncton et Edmundston, cela coûtait tant à VIA. Le CN lui chargeait tel montant et le CP lui chargeait tel autre montant. Il y avait un écart assez considérable entre les deux. A ce que je sache, notre organisation n'a pas encore en mains tous les détails. Ce sont des informations qui filtrent de gauche et de droite. Mais nous n'avons malheureusement pas de chiffres exacts. Combien CN et CP chargent à VIA? Nous ne le savons pas. Quels sont les pourcentages des profits, s'il y en a, quels sont les coûts des gares, les coûts exacts? Nous ne le savons pas.

[Traduction]

qué dans le journal de ce matin que la Commission canadienne des transports venait d'ordonner aux compagnies aériennes d'annuler toutes leurs offres gratuites sur la ligne Toronto-Montréal. Ce genre de choses ne peut donc pas durer très longtemps. Je peux vous donner un exemple qui, je pense, illustre bien ce qui nous attend dans le domaine des transports aériens. La revue *The Economist* publiait dans son numéro du 3 octobre dernier un article selon lequel la compagnie aérienne allemande Lufthansa, qui doit faire face à des pertes considérables dans ses services aériens intérieurs, commencera à nolisier des trains de la société ferroviaire fédérale allemande pour remplacer ses liaisons aériennes sur un certain nombre de lignes interurbaines, à commencer par Düsseldorf, Cologne et Bonn. Un train nolisé de la Lufthansa reliera ces villes au sous-sol de l'aérogare de Francfort, où se trouve actuellement une excellente gare de chemin de fer. En montant à bord de leur train, les passagers enregistreront leurs bagages jusqu'à leur destination finale, et cette portion très coûteuse du service aérien interne de la Lufthansa sera ainsi éliminée.

Le sénateur Riley: Lorsque l'honorable M. Pepin a comparu devant le Comité, il était accompagné de M. Giroux, que vous connaissez peut-être, et qui a dit que les derniers chiffres vérifiés disponibles sur la facturation par la Commission canadienne des transports portaient sur l'année 1977. Il a indiqué que les chiffres relatifs aux années suivantes devraient être prêts d'ici 1980, 1981 et 1982. Je cite ici ces données de mémoire. Savez-vous si les chiffres relatifs à l'année 1979 sont actuellement entre les mains du gouvernement ou de VIA Rail, ou au moins du ministère des Transports?

Mr. Chartrand: You are not talking about the costs we have already mentioned, those charged to VIA by CN and CP. You are talking about costs that the commission would have in hand, the real costs that VIA had to pay to CN and CP and the details about those costs. We do not have them. I think that I am fair when I say that even VIA does not have all the details about the bills it has to pay. That was one of the points that was discussed on May 21 during a meeting of the House of Commons' Standing Committee on Transport. Mr. Roberts then said—and I hope you will allow me to quote him from memory—that he did not know, for example, how much a certain station could cost him in a certain area. Well, if VIA does not have that kind of information, neither do we, unfortunately.

Le sénateur Riley: J'ai appris d'une source sûre que ces chiffres sont disponibles aujourd'hui; je me demandais simplement si Transport 2000 était au courant.

Mr. Chartrand: We have, honourable senators, read articles in the newspapers which said that between Moncton and Edmundston, VIA had to pay a certain amount. CN charged a certain amount and CP did the same thing. There was quite a considerable difference between both amounts. As far as I know, our organization still does not have all the details. This is information that reaches us from left and right. Unfortunately, we do not know the exact numbers. How much do CN and CP charge VIA? We do not know. What kind of profits are they making if any, what do the stations cost, what are the exact costs? We simply do not know.

[Text]

Senator Riley: Do you have any information about a plan, supposedly in progress now, to transfer the Dorval facilities to Mirabel Airport?

M. Chartrand: Ce que je peux vous dire à cet effet, honorables sénateurs, c'est que notre organisation n'a pas beaucoup de détails sur ces choses. Je suis moi-même résident de la région de Montréal, j'ai rencontré différentes personnes qui s'inquiètent de la situation du transfert des vols de Dorval à Mirabel. Notre association n'a pas pris une politique ferme à cet effet. Cependant, nous avons rencontré, comme je l'ai expliqué, les maires de certaines municipalités, spécialement de la rive sud; je pense en particulier au maire Trépanier de Granby, qui s'inquiète du transfert des vols de Dorval à Mirabel.

Maintenant que vous me parlez de la région de Montréal, il y a un point que je n'ai pas soulevé ici, qui m'ennuie énormément, c'est qu'il y a des services dans la région de Montréal; je pense en particulier au petit train du Nord, de Montréal à Mont-Laurier. Il y a des coûts qui auraient pu être coupés. Un tiers des dépenses aurait pu être économisé si le petit train du Nord—et probablement le train Montréal-Lachute-Hull également—s'ils avaient pu partir de la gare centrale. Ce sont les dirigeants de VIA qui nous l'ont dit. Il y a donc beaucoup de coûts qui auraient pu être économisés. Ce sont des alternatives qui existaient dans la région de Montréal. Ce sont des transferts qui auraient pu être faits, au lieu de fermer ou d'abandonner le service. Les trains VIA ne partiraient plus de la gare Windsor, mais de la gare centrale à Montréal. Ça éviterait considérablement de dépenses à VIA. Le petit train du Nord aurait pu être, non pas complètement rentable, mais disons qu'il aurait perdu moins d'argent. Il y a différents aspects au problème des trains de voyageurs. Mais pour répondre à votre question en ce qui concerne le transfert des vols de Dorval à Mirabel, il n'y a pas eu, à ce que je sache, d'enquête dans la région de Montréal pour connaître tous les aspects financiers, les avantages et les désavantages de cette situation. S'il y a eu une étude de cet ordre, nous l'ignorons.

Senator Riley: I will pass for the moment, because I don't want to interfere with the other members in their questioning. If I may, I will come back later.

The Chairman: Surely. Senator Bell?

Senator Bell: Thank you, Mr. Chairman. I have learned something from each of our three witnesses this morning. It has been most interesting.

One point that has not been mentioned, and I wondered if it had been considered, is the effect of climate on transportation systems. While figures from other countries are, of course, relevant, Canada does have problems of climate that are peculiar to itself, and I believe that climatic conditions should be taken much more into consideration in determining modes of travel. Rail transportation is the obvious way of moving people in all types of climatic conditions.

In a country with a geography such as Canada's it seems to me essential that there be two transcontinental routes in good

[Traduction]

Le sénateur Riley: Que savez-vous d'un programme, qui est apparemment déjà en marche, visant à assurer le transfert des installations de l'aéroport de Dorval à celui de Mirabel?

Mr. Chartrand: All I can tell you, honourable Senators, is that our organization does not have many details on that matter. I personally live in the Montreal area, and I have met various people who are concerned with the transfer of flights from Dorval to Mirabel. Our association has not taken a firm stand on that matter. However, we have met as I have already explained, the mayors of certain municipalities, especially on the south shore; I am thinking specifically of mayor Trépanier of Granby, who is concerned with the transfer of flights from Dorval to Mirabel.

Now that you mention the Montreal area, there is a point that I have not made here, that really bothers me, regarding services in the Montreal area. I am thinking specifically of the "petit train du Nord" from Montreal to Mont-Laurier. There are costs that could have been cut. One third of the expenses could have been cut if the train—and probably the Montreal-Lachute-Hull train also—could have left from the central station. That aspect was pointed out to us by Via officials. So, there are a good many costs that could have been eliminated. These are alternatives that existed in the Montreal area. These are transfers that could have been made, instead of closing down or eliminating a service. VIA trains would no longer leave from Windsor station, but from the Montreal central station. This would avoid considerable expenses for VIA. The "petit train du Nord" could not have been, completely cost-effective, but let us say that it would have lost less money. There are various aspects to the problem of passenger trains. But to answer your question as to the transfer of flights from Dorval to Mirabel, there has not been, to my knowledge, any survey in the Montreal area to gather information about all the financial aspects, including the advantages and disadvantages of that situation. If there has been such a survey, we are not aware of it.

Le sénateur Riley: Je laisserai maintenant la parole aux autres membres parce que je ne veux pas les empêcher de poser leurs questions. J'aimerais cependant, si je le peux, poser plus tard d'autres questions aux témoins.

Le président: Certainement. Sénateur Bell?

Le sénateur Bell: Merci, monsieur le président. J'ai appris quelque chose de chacun de nos trois témoins de ce matin. Ce fut très intéressant.

Il reste cependant un point qui n'a pas été mentionné, et je me demande si on en a tenu compte, c'est l'effet du climat sur les réseaux du transport. Bien que les chiffres concernant les autres pays soient évidemment pertinents, le Canada a des problèmes de climat qui lui sont bien particuliers et qui, je pense, devraient entrer davantage en ligne de compte dans l'étude de nos moyens de transport. Le transport ferroviaire est de toute évidence le meilleur moyen de transporter des gens dans tous les types de conditions climatiques.

Étant donné les particularités géographiques du Canada, il me semble essentiel qu'il existe deux lignes transcontinentales

[Text]

operating condition at all times, because, apart from the climatic considerations, there is also the consideration of emergencies that may develop from time to time, owing to such things as strikes or natural disasters such as earthquakes. But on top of that there is also the important consideration of the defence of the country. Personally I think we have been shortsighted in our view of defending Canada in that we do not have two transcontinental passenger services in good shape in terms of their equipment and so on.

I would go even further than that, however, with respect to my own province, British Columbia, and say that it is essential to have at least two services through the mountains. Personally, I should like to see the Crowsnest route and the Kettle Valley route made operational, because that part of the country is very much cut off in more ways than one—not just psychologically. Because of slides and so on it becomes cut off during various parts of the year when both road travel and air travel become impossible. In those circumstances the whole central interior and northern part is just not served, and it is not well served even in the best of conditions.

For those reasons, therefore, I think it is terribly important to keep in our thinking the matters of climate and being prepared for emergencies and for defence.

Mr. Jeanes: I should like to answer your concerns by saying that among the countries that are improving their rail service and are registering great increases in passenger ridership are Norway, Sweden and Finland, which suffer all the problems attributable to Canada's winters.

The biggest problems VIA suffers from Canada's winters arise because of the steam heating equipment it has. Last winter that equipment caused trains even between Montreal and Toronto to run as much as eight hours late. Trains from the maritimes were running over 24 hours late. Last winter was a disaster from that point of view. From the viewpoint of alternative transportation such as air and other modes, I remember in 1976 when the air traffic controllers had a major strike. I was on vacation in the maritimes at the time returning to Ottawa from Moncton by train, which, of course, was attracting a lot of other business. I had planned to take the train. Most of the passengers on that train had never thought of it but had to. That train, the *Ocean*, ran with 23 cars which, in fact, was longer than could be handled by the platforms at Central Station in Montreal. It took seven locomotives to pull it over the mountains near Madapedia and it was completely full with passengers grumbling all the way to Montreal about the low level of service which they were getting as the VIA staff broke their backs to try and fit everyone in. At that time, of course, that train was followed by another train, the *Scotian*, on the same route running with an equal number of cars as well as the *Atlantic* crossing from Saint John to Montreal.

[Traduction]

en bon état de marche en tout temps parce qu'outre les considérations climatiques, il faut également penser aux urgences qui peuvent se produire de temps en temps, en raison par exemple de grèves ou de catastrophes naturelles comme des tremblements de terre. Au delà de toutes ces considérations, il faut penser aussi à la question très importante de la défense du pays. Personnellement, je pense que nous n'avons pas été très prévoyants dans nos plans de défense pour le Canada, en ce sens que nous ne disposons pas de deux réseaux transcontinentaux de services-voyageurs en bon état, notamment en termes d'équipement.

J'irais même plus loin, cependant, pour ce qui est de ma propre province, la Colombie-Britannique. Il est essentiel d'avoir au moins deux réseaux dans les montagnes; personnellement, j'aimerais que la ligne du Pas-du-Nid-de-Corbeau et de la vallée de la Kettle soit ouverte parce que cette région du pays est très isolée, de plusieurs façons et non pas seulement du point de vue psychologique. En raison d'éboulements et d'autres problèmes du genre, elle est souvent coupée du monde, à diverses époques de l'année, et les transports routiers et aériens deviennent alors impossibles. Dans ces circonstances, il n'y a tout simplement pas de service dans le centre et le nord de la province; il n'y en a d'ailleurs pas un très bon même dans les meilleures conditions.

Pour cette raison, je pense par conséquent qu'il est extrêmement important de tenir compte de notre climat, et d'être prêts pour les urgences et la défense du pays.

M. Jeanes: Pour faire écho à vos préoccupations, j'ajouterai que parmi les pays qui améliorent leurs chemins de fer et dont les services-voyageurs connaissent une hausse importante de clientèle, il faut mentionner la Norvège, la Suède et la Finlande, qui souffrent elles aussi de tous les problèmes attribuables aux hivers canadiens.

Les problèmes les plus importants auxquels VIA doit faire face pendant l'hiver au Canada viennent du fait que la société dispose d'équipement de chauffage à vapeur. L'hiver dernier, à cause de cet équipement, les trains, même entre Montréal et Toronto, ont eu parfois jusqu'à huit heures de retard. Les trains en provenance des Maritimes étaient en retard de plus de 24 heures. L'hiver dernier a été un désastre de ce point de vue. Pour ce qui est des autres moyens de transport, par exemple le transport aérien, je me souviens de la grève générale des contrôleurs aériens en 1976. Je revenais alors de Moncton à Ottawa en train, après des vacances dans les Maritimes, et ce moyen de transport attirait évidemment beaucoup d'autres clients. Personnellement, j'avais décidé de prendre le train, mais la plupart des autres voyageurs y avaient été forcés. Ce train, l'*Océan*, comptait 23 voitures, ce qui était en fait plus que pouvaient n'en accueillir les quais de la gare centrale de Montréal. Il a fallu sept locomotives pour tirer le train bondé dans les montagnes près de Matapédia, et les passagers ont fulminé jusqu'à Montréal contre le mauvais service, alors que le personnel de VIA faisait tout son possible pour assurer leur confort. A cette époque, bien sûr, ce train était suivi d'un autre, le *Scotian*, qui faisait le même trajet avec un nombre égal de voitures, de même que de l'*Atlantique*, qui reliait Saint-Jean à Montréal.

[Text]

We now are facing a capacity between the maritimes and Montreal that is one-third at best. In fact, at that time it was even possible to go from Quebec via Edmunston to Moncton on a completely different route by local trains. The government's only action on that issue appears to be moving to make it illegal for air traffic controllers to strike, which is a novel way of approaching the problem, but I do not think it answers the real issue.

Mrs. Gagnon-Cahill: I agree with your concerns. With a country the size of ours it is ridiculous to limit yourself to one line. If there is a major catastrophe of any kind—it does not really matter what it is—you disrupt your service totally, and for God knows how long.

When the minister discussed the fact that other countries had rationalized their systems and cut off lines, I do not think that anybody thought of what these countries had. After the end of World War II they rebuilt a lot of old lines as they had many old lines. They had spiderwebs of rails. We have never had that situation. If you look at the pattern in Britain right now there are lines everywhere. If you did have an accident somewhere you can re-route your system. You are not dependent upon the one line to get you across the country. If anything happened in Britain and France and some of the other countries, you have sufficient lines going either on the western, eastern, northern or southern side, but you can continue the operation although with some inconveniences. You are quite right to be concerned. If we had a major catastrophe in Canada, depending on the one single line is not good enough.

M. Chartrand: Je voudrais ajouter un point ici. Vous avez parlé de climat. Il faut aussi bien insister sur le fait que la ligne qui a été annulée de Winnipeg à Vancouver, pour le Supercontinental, n'était pas une ligne sous-utilisée. C'est une ligne, où on m'a dit que VIA avait envisagé, ces deux dernières années, durant la grosse saison estivale, de rajouter un train supplémentaire, soit entre Jasper et Vancouver et aussi entre Edmonton et Vancouver pour répondre à la demande, tellement il y avait de gens qui voulaient voyager sur cette ligne, tout comme sur l'autre ligne qui reste encore. C'est, à mon avis, durant une partie importante de l'année, une ligne surchargée et que VIA a tenté, malgré le peu d'équipement qu'ils ont, essayer de rajouter un service. Ils y ont au moins pensé, mais n'ont pas pu le faire parce que le Canadian National prétendait ne pas avoir la capacité d'absorber un autre train de voyageurs. Il reste quant même que le public est là et que la demande est là en toutes saisons.

Mrs. Gagnon-Cahill: We have not specifically stated—we took it for granted that everyone was aware of this—that we were totally opposed to the cuts. We think that the transcontinental routes as well as the small local branch lines should have been kept. In most circumstances what is considered to be an option, as set out in the statement provided by the minister at his press conference, is not real for the people living there.

[Traduction]

Le nombre de places disponibles entre les Maritimes et Montréal est maintenant réduit au tiers dans les meilleurs cas. En fait, à l'époque, il était même possible d'aller de Québec à Moncton en passant par Edmunston, en faisant un trajet complètement différent à bord de trains locaux. La seule mesure prise par le gouvernement dans ce domaine semble avoir été de retirer le droit de grève aux contrôleurs aériens, ce qui constitue une façon nouvelle d'aborder le problème, mais qui ne le résout pas vraiment selon moi.

Mme Gagnon-Cahill: Je comprends vos préoccupations. Dans un pays grand comme le nôtre, il est ridicule de nous limiter à une seule ligne. S'il se produisait une catastrophe majeure, quelle qu'en soit la nature, les services seraient interrompus totalement, et Dieu sait pour combien de temps.

Lorsque le Ministre a indiqué que certains autres pays avaient rationalisé leur réseau et supprimé certaines lignes, je pense que personne n'a tenu compte de la situation antérieure dans ces pays. Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, ils ont reconstruit beaucoup de leurs lignes, souvent très anciennes. Leur réseau ferroviaire était en fait une véritable toile d'araignée, ce qui n'a jamais été le cas ici. Si l'on regarde le territoire britannique aujourd'hui, on peut y voir des lignes de chemin de fer partout. S'il y avait un accident quelque part, il serait possible de détourner le trafic sur d'autres lignes pour la traversée du pays. S'il arrivait quelque chose en Grande-Bretagne ou en France, ou dans certains autres pays, il y aurait suffisamment de lignes se dirigeant vers l'ouest, l'est, le nord ou le sud pour que les trains puissent continuer à fonctionner, malgré certains inconvénients. Vous avez tout à fait raison de vous inquiéter. S'il se produisait une catastrophe majeure au Canada, notre seule ligne ne suffirait pas.

Mr. Chartrand: I would like to make another point now. You have talked about the climate. It should also be emphasized that the line from Winnipeg to Vancouver that has been cut, for the supercontinental, was not under-utilized. It was a segment for which, I was told, Via had, over the past two years, thought of adding an additional train during the peak summer season between Jasper and Vancouver and also between Edmonton and Vancouver, to meet demand, because there were so many people who wanted to use that segment, just as well as the other segment that is still in use. Personally, I believe that that segment is, during an important part of the year, overloaded, and that VIA has tried, in spite of the lack of equipment, to add a service. At least they thought about it, but were not able to do anything since the Canadian National pretended not to have the capacity to run another passenger train. The fact remains that the public is there and that demand exists in all seasons.

Mme Gagnon-Cahill: Nous n'avons pas indiqué explicitement que nous sommes tout à fait contre les réductions de service, parce que nous pensions que tout le monde le savait. Nous croyons que les liaisons transcontinentales, auraient dû être conservées, de même que les petits embranchements locaux. Dans la plupart des cas, les solutions que le Ministre a décrites comme des options dans l'exposé qu'il a donné lors de sa conférence de presse ne laissent pas vraiment le choix à la population locale.

[Text]

I would like to give an example of one line, which I am familiar with, because I use it myself. I am referring to the Ottawa-Hull-Lachute-Montreal line. It has been said that Highway 148 is a good highway, but I cannot think of any highway worse than that one. It has one of the highest rates of accidents—probably the worst in the province of Quebec, although I am not positive of that. It is narrow and winding and it takes you forever to get to Montreal along that route. There is bus transportation but the times do not coincide at all. The bus gets in in the afternoon but you are so late getting into Montreal that for most people if they have a doctor's appointment, going for therapy, shopping or anything, they have to stay overnight in Montreal. They do not have time to do anything. Further to that, the bus and the train do not serve all the same municipalities. Starting from Lachute, the bus goes south and the train continues on a eastward northerly line.

It was stated in the documents provided by Mr. Pepin on the cuts that there were trains servicing the two points—Ottawa-Montreal. I agree but they are all on the Ottawa side. That train was a local train meant to service small municipalities. A train that originates in Ottawa and stops in Montreal does not do anything for those people. Where is the rationale in that?

Furthermore, in the document that was provided by Mr. Pepin, the load factor was quoted as estimated at 20 per cent. I find it hard to accept that with computers today you would provide an estimate of your load factor. That kind of information should be available within 48 hours.

The other factor that was difficult to accept in the rationale on that particular line—and I am sure we could go through all the system and pick at everything—was that that line has an occupancy rate, a ridership, that is higher than some of the trains that travel Ottawa-Montreal, and one of them in particular that I do not know the number of or the time, has a 16-man crew. On November 3, that train left Ottawa with 17 passengers and a 16-man crew while the one on the north shore had a 2-man crew and 54 passengers. This is why earlier I said that when you are using statistics alone you end up with funny decisions. You have to be very careful of the statistics that you use and you have to understand what they mean.

Senator Rowe: Mr. Chairman, I apologize for not being here during the earlier part of this session, and perhaps one or two of the comments I wish to make now may have been made, and I shall be guilty of repetition, but I will take a chance on that.

I am not going to regard myself as competent to debate the particular merits or demerits of any single service in Canada with the possible exception of the service that we once had in Newfoundland where I come from. I have done a fair amount of travelling in Europe and places outside of Canada, as many of us have, and the thing that worries me is that when considering this business of degrading the railway services of Canada we are adopting a policy which is at variance with

[Traduction]

J'aimerais donner l'exemple d'une ligne que je connais bien, parce que j'y voyage moi-même; je veux parler de la ligne Ottawa-Hull-Lachute-Montréal. On a dit que la route 148 était bonne, mais selon moi, il n'y en a pas beaucoup de pires. Le taux d'accidents y est un des plus élevés du Québec, peut-être le plus élevé, mais je n'en suis pas sûre. Elle est étroite et sinueuse, et il faut une éternité pour se rendre à Montréal. Il existe un service d'autocars, mais les horaires n'en sont pas pratiques. L'autocar passe l'après-midi, mais arrive tellement tard à Montréal que la plupart des gens, s'ils ont un rendez-vous chez le médecin, s'ils doivent se rendre à une séance de thérapie, s'ils veulent magasiner ou je ne sais quoi, doivent passer la nuit à Montréal, sinon ils n'ont le temps de rien faire. Par ailleurs, l'autocar et le train n'arrêtent pas dans les mêmes municipalités. À partir de Lachute, l'autocar descend vers le sud, tandis que le train continue dans un axe nord-est.

On indiquait dans les documents fournis par M. Pepin sur les réductions de service qu'il existait déjà des trains reliant Ottawa et Montréal. D'accord, mais ils sont tous du côté d'Ottawa. Le train dont je parle était un train local destiné à desservir les petites municipalités. Un train qui part d'Ottawa et n'arrête qu'à Montréal n'est absolument pas utile pour ces gens-là. Comment donc justifier sa suppression?

Par ailleurs, dans le document fourni par M. Pepin, le coefficient d'utilisation était évalué à 20 p. 100. Je trouve difficile de croire qu'avec les ordinateurs modernes, il n'est possible de fournir qu'une évaluation de ce coefficient. Ce genre de renseignements devrait être disponible dans les 48 heures.

L'autre facteur difficile à accepter dans les raisons invoquées pour supprimer cette ligne en particulier—et je suis sûr que nous pourrions faire des critiques semblables pour tout le réseau—, c'est que cette ligne avait un taux d'utilisation plus élevé que certains des trains qui font la navette entre Ottawa et Montréal; l'un d'entre eux en particulier, dont je ne connais ni le numéro ni l'heure, compte un personnel de seize employés. Le 3 novembre, ce train a quitté Ottawa avec dix-sept passagers et seize employés, tandis que celui de la rive nord avait à son bord deux employés et 54 passagers. C'est pourquoi je disais plus tôt que, lorsqu'on se fie seulement aux statistiques, on prend souvent des décisions un peu bizarres. Il faut faire très attention aux statistiques qu'on utilise, et bien comprendre ce qu'elles signifient.

Le sénateur Rowe: Monsieur le président, je m'excuse d'avoir été absent au début de cette séance; il se peut qu'un ou deux commentaires que je veux faire soient des répétitions, mais je prendrai cette chance.

Je ne m'estime pas compétent pour débattre des avantages ou des désavantages particuliers de tous les services au Canada, à l'exception peut-être de celui que nous avons à une certaine époque à Terre-Neuve, d'où je viens. J'ai voyagé assez souvent en Europe et à l'extérieur du Canada, comme bon nombre d'entre vous, et ce qui me préoccupe, c'est que nous adoptons au sujet de la réduction des services ferroviaires au Canada une politique contraire à celle d'autres pays industria-

[Text]

policies of other progressive industrial countries—Germany, Italy, England and Japan.

Some of us here have been on the new service they put in a few years ago between Rome and Florence. It is infinitely superior to anything we have ever seen over here. You think you are on an aeroplane. Certainly the service can compete with any air service that might be put in between Rome and Florence.

I do not want to give the impression that all the rail services in Europe are first class, or equal to the one I have just mentioned. They are not. Senator Bonnell and I spent the best part of a month travelling with our wives on various trains in Europe. We struck some excellent ones, like the Florence-Rome one, but we also struck some very bad ones.

The policy in Europe, however, is not to reduce standards but to improve them. In England we went on the *Flying Scotsman* from London to Edinburgh, and while it is not equal to some of the other continental trains, it is certainly infinitely better than anything we have in Canada. It is faster, for one thing—a hundred miles an hour, I think it was. I travelled on the *Mistral*, from Marseilles up to Paris. It was averaging over a hundred miles per hour. It had a glass of water—or wine—in front of me while that train was going at a hundred miles an hour, and you could not see—I observed this—a single ripple in your wine—or water.

In Germany—and again I do not want to belabour the point—my wife and I joined the train that goes from Frankfurt to Hamburg. Again, it was out of this world. It is computerized. The doors open and close in so many seconds, and if you do not get in there you are left behind. Compare that with what is happening in Canada.

For years, my wife and I, as you did, Mr. Chairman, and others, would come up here to Ottawa from Montreal or Toronto to do business of one kind and another. Having done that we would do what became almost a routine. We would take a train from Montreal or Toronto, around midnight. We would go to the club car and have a drink, or cup of coffee, and then we would go to bed—a very comfortable bed—receiving good service from the personnel, and you would wake up in Grand Central Station in New York at 8 o'clock in the morning. That was a good service, but—and what the reason was I do not know—it deteriorated to the point where we gave it up altogether in favour of flying, although we would have much preferred to continue using that train. The reason we discontinued using it was that the service became so bad, that on one or two occasions we almost froze to death. It was so cold that we couldn't go to sleep.

I think we may perhaps be doing something here, speaking in generalities, that we are going to regret in 25 years.

Mrs. Gagnon-Cahill: It will probably prove to be the costliest decision that has ever been made.

[Traduction]

lisés progressistes, comme l'Allemagne, l'Italie, l'Angleterre et le Japon.

Certains d'entre nous ont essayé le nouveau service mis sur pied il y a quelques années entre Rome et Florence. Il est infiniment supérieur à tout ce que nous avons vu ici. On se croirait en avion; ce service pourrait certainement faire concurrence à toute liaison aérienne éventuelle entre Rome et Florence.

Je ne voudrais pas donner l'impression que tous les services ferroviaires européens sont excellents, ou valent celui que je viens de mentionner. Ce n'est pas le cas. Le sénateur Bonnell et moi avons passé près d'un mois à voyager avec nos femmes dans divers trains d'Europe. Nous en avons pris d'excellents, comme celui qui relie Florence à Rome, mais aussi de très mauvais.

La politique des Européens consiste cependant non pas à réduire les normes, mais à les améliorer. En Angleterre, nous avons pris le *Flying Scotsman* de Londres à Édimbourg, et bien qu'il ne se compare pas à certains des autres trains continentaux, il est certainement beaucoup meilleur que tous les trains que nous avons au Canada. D'une part, il est plus rapide; je pense qu'il fait cent milles à l'heure. J'ai voyagé aussi à bord du *Mistral*, de Marseille à Paris, qui tient une moyenne de plus de cent milles à l'heure. J'avais un verre d'eau, ou de vin, devant moi pendant que le train roulait à cette vitesse, et j'ai remarqué qu'il n'y avait absolument pas de rides à la surface du liquide.

En Allemagne—et encore une fois, il ne s'agit pas de critiques—ma femme et moi avons fait en train une partie du trajet de Francfort à Hambourg. Encore une fois, c'était extraordinaire. Tout est informatisé. Les portes s'ouvrent et se ferment en un nombre précis de secondes, et si on ne monte pas assez vite, on reste tout simplement sur le quai. Ce n'est pas comparable à la situation au Canada.

Pendant des années, comme vous, monsieur le président, et comme bien d'autres, ma femme et moi avions l'habitude de venir ici à Ottawa en provenance de Montréal ou de Toronto, pour toutes sortes de raisons. Nous prenions ensuite le train de Montréal ou de Toronto vers minuit, ce qui était devenu presque une routine. Nous allions alors à la voiture-club prendre un verre ou un café, puis, grâce aux bons soins d'un personnel très attentif, nous nous mettions à lit, très confortablement, et nous nous réveillions à huit heures le lendemain matin à la gare centrale de New York. Le service était excellent mais, je ne sais pour quelle raison, il s'est détérioré au point que nous avons abandonné le train pour l'avion, même si nous aurions préféré de loin continuer à prendre le train. Nous avons arrêté de le faire parce que le service était devenu tellement mauvais que nous sommes presque morts de froid à une ou deux occasions; il faisait tellement froid que nous n'avons pas pu dormir.

Je pense que nous sommes peut-être en train de prendre une décision, pour parler en termes de généralités, que nous allons regretter dans vingt-cinq ans.

Mme Gagnon-Cahill: Cette décision s'avérera probablement la plus coûteuse que nous ayons jamais prise.

[Text]

Senator Rowe: Our railways represent an enormous investment of social capital over the years. When you discontinue a service you write off that investment. I am thinking particularly now of the cost of the roadbed. I argued this with Dr. Bandeen and others several years ago. In Newfoundland, for example, instead of eliminating the railway completely, what we should have been doing was taking advantage of the investment already there in the roadbed and improving on it, if not all over, then certainly on certain specified runs.

There is a good deal more that I could say about this, Mr. Chairman, but it is a point that I have already made in the Senate years ago. Every time we talk about building new highways we are talking about destroying the use of land. We regard ourselves in Canada as a great agricultural country, which of course we are; but the amount of agricultural land that we have is finite. There is so much of it and no more. Mark Twain was once asked by someone how to invest money. Mark Twain said, "Buy land." The person he was talking to said, "Why land?" and Mark Twain said, "Haven't you heard? They stopped making land some years ago."

Every time you put in a new highway, even in the province of Newfoundland, where agriculture is not as important as it is in western Canada, though the little we have is still important, or every time you enlarge an existing road, you use up a little bit more—and in some cases a good deal more, proportionately—of the agricultural land that you have, and which is, in a sense, a heritage. The more land you use per highway, and the more land you cover with asphalt for a highway the less you have for agriculture.

That is all I have to say. Thank you.

Senator Denis: I have also enjoyed the trips we have made with Senator Rowe. It is just too bad he did not bring the wine with him that he was talking about.

Monsieur le président, je voudrais juste poser une question ou deux à M. Chartrand. Si je comprends bien, votre organisation, monsieur Chartrand, a pour but de protéger le consommateur, d'une façon ou d'une autre?

M. Chartrand: C'est ça, sénateur.

Le sénateur Denis: C'est que ces abandons de service de route sont faits dans le but d'épargner de l'argent pour ne pas nécessairement ou indirectement être obligé de charger des taxes additionnelles, parce que ces montants d'argent ne sont pas épargnés directement. Mais, d'après le ministre, ces argentés devront servir à améliorer le service et représentent à peu près 100 millions. J'avais compris que M. Chartrand aurait tenté de trouver ce 100 millions-là ailleurs.

The Chairman: Just a minute. There is obviously some trouble with the sound system. Do you mind waiting a moment till we see if we can get it remedied?

Le sénateur Denis: J'aurais cru que l'organisation de M. Chartrand aurait eu pour but de remplacer cette économie par d'autres, puisque ce montant là, nécessairement, sera pris dans

[Traduction]

Le sénateur Rowe: Nos chemins de fer représentent un énorme investissement de capital social réparti sur bien des années. Lorsqu'on élimine un service, on annule cet investissement. Je pense particulièrement au prix de l'assiette de la voie. J'ai discuté de cette question il y a plusieurs années avec M. Bandeen et certains autres. À Terre-Neuve, par exemple, plutôt que de supprimer complètement les chemins de fer, nous aurions dû tirer parti de l'investissement déjà consacré à l'assiette de la voie et améliorer celle-ci, du moins sur certains trajets précis s'il était impossible de le faire partout.

Je pourrais continuer sur ce sujet pendant longtemps, monsieur le président, mais c'est une question que j'ai déjà exposée au Sénat il y a bien des années. Chaque fois que nous parlons de construire de nouvelles routes, nous mentionnons la destruction de l'utilisation du territoire. Au Canada, nous nous considérons comme un grand pays agricole; c'est vrai, bien sûr, mais, la quantité de terres agricoles dont nous pouvons disposer n'est pas illimitée. Nous en avons une certaine superficie, et pas plus. Quelqu'un avait un jour demandé à Mark Twain comment investir son argent. Twain répondit: «Achetez du terrain». Son interlocuteur lui demanda donc: «Pourquoi du terrain?», et Twain rétorqua: «Vous n'avez pas entendu? Ils ont arrêté d'en fabriquer il y a bien des années.»

Chaque fois qu'on ouvre une nouvelle route, même à Terre-Neuve où l'agriculture n'est pas aussi importante que dans l'Ouest—quoique le peu que nous ayons soit encore important—ou chaque fois qu'on élargit une route existante, on rogne un peu, et parfois beaucoup, proportionnellement, sur les terres agricoles qui nous ont, en un sens, été léguées en héritage. Plus on utilise de terrain pour une route donnée, et plus on le couvre d'asphalte pour construire des routes, moins on a de terres pour l'agriculture.

C'est tout ce que j'avais à dire. Merci.

Le sénateur Denis: J'ai beaucoup aimé également les très beaux voyages que j'ai faits en compagnie du sénateur Rowe. Il est seulement dommage qu'il n'ait pas apporté avec lui le vin dont il parlait!

Mr. Chairman, I would simply like to ask one or two questions to Mr. Chartrand. If I understand correctly, your organization, Mr. Chartrand, aims to protect consumers, one way or another?

Mr. Chartrand: This is exact, Senator.

Senator Denis: Those services are eliminated to save money in order to avoid having to pay additional taxes indirectly, because those amounts are not saved directly. But, according to the Minister, that money will be used to improve the service and represents some \$100 million. I understand that Mr. Chartrand would have tried to find that \$100 million somewhere else.

Le président: Un instant. Il semblerait qu'on éprouve certaines difficultés avec le système sonore. Pouvez-vous attendre un moment pendant que nous essayons de régler le problème?

Senator Denis: I would have thought that Mr. Chartrand's organization would have tried to replace that saving by something else, since that amount, obviously, will be taken from the

[Text]

les poches du contribuable et du consommateur, s'il n'est pas remplacé par d'autres. J'aurais cru que vous auriez apporté des remèdes pour épargner ce 100 millions-là, sans être obligé d'une façon ou d'une autre d'imposer d'autres taxes. Parce que nécessairement, c'est une taxe qui aurait été imposée, à moins d'augmenter le déficit.

Est-ce que vous avez pensé, par exemple, à abandonner seulement qu'une partie de ces routes là? Pas complètement, mais essayer de trouver le coût de chacune de ces routes qui ont été abandonnées et voir s'il n'y aurait pas moyen d'épargner des montants sur chacune de ces routes. Peut-être que vous auriez pu épargner tellement d'argent, par exemple, en ne vous servant de ces routes qu'en fin de semaine, ou qu'à tous les deux ou trois jours.

Maintenant, c'est une question d'administration. Ces routes-là sont couvertes d'une façon ou d'une autre soit par autobus, soit par avion ou bien par les automobiles. Maintenant, le service n'est pas discontinué. Comme madame le disait, l'autobus n'est pas recommandable parce qu'elle est obligée d'attendre et qu'ils sont en retard. La même chose arrive également sur les trains, mais ils sont encore moins polis parce que, à l'heure dite, lorsqu'il arrive, le train n'attend pas les passagers. Tandis que madame, qui a probablement été obligée d'attendre, elle est peut-être arrivée en retard à d'autres occasions et le chauffeur de l'autobus l'a attendu. Alors, l'avantage de se servir de l'autobus ou du train fonctionne des deux côtés.

Il y a plusieurs autres façon d'économiser ce million-là. J'avais pensé, également, à réduire le nombre des services existants. Par exemple, de Montréal aller à Ottawa, et d'Ottawa aller à Montréal, mettons qu'il y a six trajets. On pourra peut-être se contenter de quatre trajets et voir ce que cela économise. Si c'est vrai pour Montréal-Ottawa, c'est également vrai pour Ottawa-Toronto. Aussi, c'est également vrai de tous les endroits près des grandes villes.

Alors, là, vous auriez pu dire: en coupant à la moitié, le 100 millions de trop, par conséquent, on peut continuer de donner du service à des endroits qui ne sont pas rentables. Après tout quand ils ont construit des chemins de fer, ils ne s'attendaient pas à faire de l'argent en partant. C'était dans le but de rendre service à la population et dans le but d'aider à l'économie.

Par conséquent, le dommage n'est pas si grave que ça, s'il y a d'autres moyens de voyager entre les localités où les routes ont été abandonnées.

Comme vous avez dit tantôt, vous ne saviez pas quel était le montant que coûtait chaque service. Par conséquent, nous travaillons dans l'inconnu. Alors, il faudrait que nous sachions combien coûtent chacune des routes qui ont été abandonnées, et quelles sont les alternatives. Il est possible que cela nuise à la population, le fait d'abandonner une route. Prenez la route nord, d'Ottawa à Montréal, qui passe par Lachute. S'il y a deux trajets par semaine au lieu de sept, alors on voit ce que l'on économise. Alors il s'agit de savoir, également, si les employés de toutes ces routes là vont perdre leur emploi ou s'ils vont continuer à travailler à d'autres endroits.

Par conséquent, je pense que malheureusement les alternatives dont vous avez parlé en dernier, c'est ce qu'il y a de plus

[Traduction]

consumers' and taxpayers' pockets, if it is not replaced by something else. I would have thought that you would have found other ways to save that \$100 million without having one way or another to levy other taxes. Because, obviously, it is a tax that would have been levied, unless you increased the deficit.

For example, have you given any thought to eliminating only one segment of those routes? Not the whole route, but try to find the costs of each of those segments that were eliminated, and try to find maybe a way of saving a certain amount for each and every one of those routes. You might have been able to save a lot of money, for example, by using those routes only during weekends, or only every two or three days.

Now, this is a matter of administration. Those routes are served in one way or another by buses, planes or cars. Now, the service is not eliminated. As Mrs. Cahill pointed out, the bus is not a good solution since she has to wait for it and it is usually late. The same thing goes for trains, but they are even less polite because, at the set time, when it arrives, the train does not wait for passengers. Whereas Mrs. Cahill, who probably had to wait, may have arrived late at other times and the bus driver waited for her. Thus, the advantage of using the train or the bus works both ways.

There are several other ways of saving that million dollars. I had also thought of reducing the number of existing services. For example, for Montreal to Ottawa and from Ottawa to Montreal, let us suppose that there are six trips. Maybe we could do with four trips and find out how much money we would save. If it is true for Montreal-Ottawa, it is also true for Ottawa-Toronto. This also applies to any place close to major cities.

So, by reducing the \$100 million surplus in half, we could go on providing service in areas that are not cost-effective. After all, when they built the railways, they did not expect to make money at the outset. They built them to serve the population and contribute to the economy.

Consequently, the damage is not that bad, if there are other means of travelling between areas where the routes have been eliminated.

As you pointed out previously, you did not know what amount each service cost. Consequently, we are working in the dark. What we would need to know is how much each route that was eliminated costs, and what are the alternatives. The elimination of a route might possibly harm the population. Take, for example, the northern route, from Ottawa to Montreal via Lachute. If there are two trips a week instead of seven, you can see right away how much you save. We also need to know if the employees on all those routes will lose their jobs or if they will keep on working in other places.

This is why I believe that, unfortunately the alternatives you mentioned in closing your presentation are the most important

[Text]

important dans votre témoignage et c'est cette partie-là qui aurait dû être invoquée afin de tenter de convaincre les honorables sénateurs qu'il y a d'autres moyens d'économiser le 100 millions, sans nuire ou sans faire de tort à la population qui voyage par train. Je n'ai pas d'autres questions.

Mrs. Gagnon-Cahill: I should like to mention that in my presentation I said that levels of criticism have been raised from all quarters, including Mr. Roberts. If you have read the transcripts, all the times Mr. Roberts has attended the Standing Committee on Transport of the House of Commons, you will see that he has criticized Costing Order R-6313, that it is not adequate and he could not plan his budget adequately. On October 26, Mr. Bob Corbett mentioned something rather interesting, which I will read to you.

Senator Riley: He is the M.P.?

Mrs. Gagnon-Cahill: Yes, he is the M.P. for Fundy-Royal. He said:

"I would like the minister to know that I am speaking on behalf of those people who live along the Edmundston to Moncton line and people who live in the communities of Plaster Rock, Juniper, Napadogan, Chipman, Minto, and areas such as that. There are no buses to that region.

For the benefit of all those people the minister maintains should be thankful that he is cutting out these services, will he explain why it was that he allowed CN last year to charge VIA \$400,000 for the use of that line when the cost to CN was \$263,000?"

What we are saying, as I said earlier, is that there should be an investigation of Costing Order R-6313. If these types of overcharges are common with CN and CP, it is quite possible that the \$100 million the minister is looking for is right there.

Senator Denis: Whether or not it is overcharged by CN, we have to pay the deficit just the same. You charge one amount of money from one organization to the other?

Mrs. Gagnon-Cahill: You are therefore suggesting that it is all right for CN to overcharge—

Senator Denis: No, I do not say that.

Mrs. Gagnon-Cahill: ... that we are going to rob Peter to pay Paul at the expense of travellers.

Senator Denis: I do not say that. I am saying that, when talking about changing the way the charging will be done, it is the same thing. If CN do not overcharge that, we will have to pay more of the deficit of CN.

Mrs. Gagnon-Cahill: It makes a profit.

M. Chartrand: Honorables sénateurs, le CN a fait des profits en 1980. Ça n'augmentera pas les termes du CN, mais ça va diminuer ses profits.

Le sénateur Denis: Lors d'une année subséquente, ce sont des déficits que nous payons.

[Traduction]

element of your presentation and they should have been brought forward to try and convince the honourable Senators that there are other ways of saving the \$100 million, without harming or injuring train users. I have no more questions.

Mme Gagnon-Cahill: J'aimerais mentionner que j'ai dit dans mon exposé que les critiques venaient de partout, y compris de M. Roberts. Si vous avez lu les transcriptions, toutes les fois où M. Roberts a assisté aux débats du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, vous verrez qu'il a critiqué l'ordonnance R-6313 sur les frais qui, selon lui, ne convient pas et l'empêche de planifier son budget. Le 26 octobre, M. Bob Corbett a mentionné une question très intéressante; je voudrais vous lire un extrait de son intervention.

Le sénateur Riley: S'agit-il du député?

Mme Gagnon-Cahill: Oui, c'est le député de Fundy-Royal. Il a dit:

«Je tiens à ce que le ministre sache que je parle au nom des gens qui habitent le long de la ligne Edmundston-Moncton, des citoyens de Plaster Rock, Juniper, Napadogan, Chipman, Minto et autres localités. Il n'y a pas d'autobus dans cette région.

Le ministre expliquerait-il, pour la gouverne de ces gens qui, d'après lui, devraient le remercier de supprimer ces services, pourquoi il a permis au CN de faire payer à VIA \$400,000 pour l'usage de cette voie l'année dernière, alors qu'il n'en coûtait que \$263,000 au CN?»

Ce que nous voulons, comme je l'ai dit plus tôt, c'est une enquête sur l'ordonnance R-6313. Si ce genre de surfacturation est courante au CN et au CP, il est très possible que les \$100 millions que le Ministre cherche se trouvent à portée de la main.

Le sénateur Denis: Que le CN fasse ou non de la surfacturation, c'est à nous d'assumer le déficit de toute façon. Vous voudriez transférer un montant d'une organisation à une autre?

Mme Gagnon-Cahill: Vous suggérez par conséquent que le CN a raison de surfacturer...

Le sénateur Denis: Non, je n'ai pas dit ça.

Mme Gagnon-Cahill: ... que nous allons voler Pierre pour payer Paul aux dépens des clients.

Le sénateur Denis: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Lorsque j'ai parlé du changement du mode de facturation, je voulais dire que cela revient au même. Si le CN ne fait pas de surfacturation, nous devons payer une plus grande partie du déficit du CN.

Mme Gagnon-Cahill: Mais il fait des profits.

Mr. Chartrand: Honourable senators, CN has made profits in 1980. It will not boost CN's condition, but it will reduce its profits.

Senator Denis: And in one of the following years we shall be paying for the deficits.

[Text]

M. Chartrand: Il y a un point que je voudrais expliquer. Quand j'ai parlé de l'alternative dans notre étude, vous aurez l'occasion de le voir, c'est un exemple qu'il aurait été possible de sauver 16 millions de dollars.

Le sénateur Denis: Combien?

M. Chartrand: Seize millions de dollars sur une route.

Le sénateur Denis: Sur les 100 millions de dollars.

M. Chartrand: De toutes les routes. La route de l'Atlantique, dont on a bien entendu parlé, s'il avait été envisagé que cette route-là soit transformée en train de jour, LRC, entre Montréal, Saint-Jean, Moncton et possiblement Halifax, c'est un exemple. Ce qui m'inquiète ici, c'est qu'on a vécu de mauvaises expériences dans le passé. A Québec, dans la ville de Québec, une décision a été prise dans les années 1970 pour fermer la gare du palais et enlever les voies. Cela a coûté quelque chose aux contribuables. Ils ne l'ont pas démolie, la gare. On a enlevé les voies du CP qui nuisaient apparemment au développement de la ville de Québec. D'accord. Peu de gens se sont objectés à ce moment-là, parce que c'était censé être un progrès. Moi, je suis sur un comité consultatif de VIA rail pour la province de Québec et il y a des représentants de la ville de Québec qui sont aussi sur ce comité-là. Ils ont un autre projet pour ramener le train au centre-ville par une autre voie à Québec, parce que VIA a perdu effectivement beaucoup de clients. On a avancé le chiffre de 25 p. 100 lorsqu'on a fermé la gare du centre-ville pour obliger les gens à se rendre à Ste-Foy. Cela va coûter pour refaire les voies, par les anciennes qui existent encore qui passent par Limoilou, qu'on appelle l'arrière de Québec; pour rendre possible que le LRC passe là, je n'ai pas les chiffres ici, je m'en excuse, mais ça va coûter une couple de millions pour refaire les voies et pouvoir se rendre à la gare du palais. Il va y avoir là un grand centre inter-régional de transport. Alors, c'est un genre de décision où, après cinq ou huit ans, on s'aperçoit que ce n'était peut-être pas la bonne décision.

Le sénateur Denis: Vous parlez de l'organisation totale des voies ferrées de chemins de fer.

M. Chartrand: C'est une décision qui a été prise à ce moment-là.

Le sénateur Denis: Là, c'est une autre question qui peut être réglée d'une autre façon. Maintenant, il s'agit de remplacer le 100 millions de dollars, tout en gardant ces services-là, tout simplement. Là, il ne s'agit pas de dire à l'organisation ou au gouvernement: vous avez mal fait de fermer la gare du palais, vous avez mal fait de faire ceci ou cela. Vous auriez épargné tout cet argent-là. Ce sont des choses du passé. Vous ne pouvez pas tenir compte, dans les 100 millions, de ce qu'ils ont oublié de faire dans le passé.

M. Chartrand: Il y a juste un point que je voudrais apporter. Notre association dit qu'on aurait préféré qu'on ne coupe aucun train. Nous n'avons pas eu une attitude intransigeante. Ce que je veux dire, c'est que les gouvernements provinciaux ont trouvé, après que les annonces de coupures ont été faites, évidemment, des moyens de garder un minimum de services qui touchent les villes les plus mal desservies, où il n'y a pas d'autres moyens de transport.

[Traduction]

Mr. Chartrand: There is a point I would like to explain. When I talked about alternatives in our study, there was an example we will point out to you where it would have been possible to save \$16 million.

Senator Denis: How much?

Mr. Chartrand: Sixteen million dollars for one route.

Senator Denis: Out of \$100 million.

Mr. Chartrand: For all routes. Take the Atlantic route, about which we have heard a lot. We might, for example, have thought about transforming it into a day train, an LRC, between Montreal-St-John-Moncton and possibly Halifax. What I am really concerned about here is that we have had bad experiences in the past. In Quebec City, a decision was made in the 1970s to close the gare du palais and remove the tracks. This decision cost a lot to the taxpayers. But they did not tear down the railway station. They removed the CP tracks that apparently harmed Quebec City's development. Fine. Few people raised any objections at that time, because they did that for progress. Personally, I am a member of a VIA rail advisory committee for the province of Quebec, and so are representatives from Quebec City. They have another project to bring the train to the city core by another track, because VIA has lost a lot of customers. The figure mentioned was 25 per cent where they closed the down town station and forced users to go to Ste-Foy. It will cost a lot of money to rebuild the old tracks that ran through Limoilou which is referred to as the lower town. For the LRC to go through there, I don't have the figures with me, I am sorry, but it will cost a couple of million dollars to rebuild the tracks and to ensure that trains can reach the gare du palais. That station would become a large inter-regional transport center. This is the kind of decision which, five or eight years later, seems not to have been the right one.

Senator Denis: You are talking about the total organization of railway tracks.

Mr. Chartrand: That is a decision that was made at that time.

Senator Denis: That is another matter than can be settled in another way. Now, we have to replace the \$100 million and try to keep those services. It is not a matter of saying to the organization or to the government: You were wrong to close the station, you were wrong to do this or that. You would have saved all that money. Those things are over and done with. You cannot take into account, in that \$100 million, the things they have forgotten to do in the past.

Mr. Chartrand: I would just like to make another point. Our group says that it would have preferred that none of the trains be eliminated. We have not been uncompromising. I am trying to say that the provincial governments have found, after the announcement of those cuts, naturally ways of keeping a minimum of services for the towns with very few services, where there are no other means of transportation.

[Text]

Le sénateur Denis: Au lieu de les couper complètement, on aurait pu donner du service seulement les fins de semaine ou à tous les trois jours. Vous n'avez pas parlé de cela. Vous vouliez abandonner tous les services, c'est ce que j'ai cru comprendre des trois témoins qui sont ici. En dernier, vous êtes arrivé en disant: nous avons un document qui donne des alternatives. Nous aurions dû le savoir avant.

M. Chartrand: Bien oui.

Le sénateur Denis: Vous avez failli les oublier, les alternatives.

M. Chartrand: Ah non, je les ai devant moi et d'ailleurs je vais laisser ici les alternatives d'un gouvernement provincial et veuillez-me croire que je ne parle pas au nom de ce gouvernement. Ce gouvernement a étudié l'affaire. Ils se sont assis et ils ont dit: que pourrait-on économiser? Quels sont nos besoins comme minimum vital? Je ne peux pas vous dire quels sont les chiffres, mais je peux vous dire qu'il s'agit de montants importants.

Le sénateur Denis: Épargner sur les services de voyageurs de VIA Rail, épargner des millions de dollars sur les services de voyageurs, c'est de ça dont il est question ici. On abandonne le service de certaines routes. Vous, vous voulez toutes les garder, ces routes-là. Par conséquent, dans cette organisation du service des voyageurs, vous devriez trouver des alternatives pour qu'on puisse conserver les services, tout en économisant ces montants d'argent-là. Sur les 100 millions de dollars, disons qu'on pourrait en épargner 80 ou 90 millions. Cela ne vaudrait peut-être pas la peine d'en enlever un. Il arrive souvent que le gouvernement dessert des villes éloignées ou isolées et ce n'est pas rentable, parce que le gouvernement ne fournit pas le service des chemins de fer pour faire de l'argent.

Par conséquent, il est possible qu'on arrive en déficit et que ce ne soit pas rentable. Tout de même, cela rend service à la population. Maintenant il s'agirait de trouver des alternatives, non pas sur des travaux passés ou futurs de toute l'organisation, mais en ce qui concerne le service voyageurs VIA Rail. Vous savez que VIA Rail, c'est séparé du CN et du CP. Alors, dans cette organisation, ils trouvent qu'il y a des routes qui ne sont pas rentables. Il s'agit de trouver un moyen, soit augmenter le prix du billet, soit, comme je vous l'ai déjà dit, de diminuer le nombre des autres services, qui sont peut-être trop nombreux. Je regardais, par exemple, les services de Montréal à Toronto; il y en a trois ou quatre le matin et trois ou quatre l'après-midi. De Montréal à Ottawa, c'est la même chose et ça doit se produire dans toutes les grandes villes du pays. Par conséquent, en ajoutant des wagons, on peut couper un trajet ou deux l'avant-midi, un ou deux l'après-midi. On pourrait déterminer, à ce moment-là, quels seraient les coûts que l'on épargnerait. Là, vous pourriez arriver avec une alternative dans le domaine de VIA Rail.

The Chairman: I believe Mr. Jeanes has another comment.

Mr. Jeanes: On the specific question of being able to cancel some services on frequently served routes in order to support the others, I will say this. Back in 1976, the Ministry of Transport and the minister stated that there were four sepa-

[Traduction]

Senator Denis: Instead of eliminating them completely, service could have been provided on weekends or every three days. You have not talked about that. You wanted to drop all the services; that is what I understood after listening to the three witnesses who are here today. Finally, you come and say: We have a paper that lists alternatives. We should have known that before.

Mr. Chartrand: You are right.

Senator Denis: And you almost forgot those alternatives.

Mr. Chartrand: You are wrong, I have them before me and I will give you the alternatives proposed by a provincial government and please believe me that I am not talking in its name. It has studied the whole matter. They sat down and said: Where could we economize? What are our minimal needs? I cannot give you the figures, but I can tell you that these are significant amounts.

Senator Denis: Economize on VIA Rail's passenger services, save millions of dollars on passenger services, that is what we are talking about. Certain services are eliminated. You wish to keep them all. Consequently, in that passenger services organization, you should find alternatives that would allow us to keep those services, while saving that specific amount. Out of the \$100 million, let us say that we could save \$80 or \$90 million. Maybe then we would not even have to eliminate a single service. The government often serves isolated towns and that is not cost-effective because the government does not offer rail services to make money.

Consequently, it is possible to have a deficit and to have a system that is not cost-effective. However, it is of service to the population. Now, we would have to find alternatives, not with respect to past or future works of the whole organization, but simply as far as VIA Rail's passenger services are concerned. You know that VIA Rail, is separate from CN and CP. That organization is of the opinion that there are services that are not cost-effective. This a matter of finding a way, either by increasing the price of tickets, or, as I have already mentioned by decreasing the number of other services that are possibly a little too numerous. I was looking, for example, at the service offer from Montreal to Toronto; there are three or four trains in the morning and three or four in the afternoon. From Montreal to Ottawa, it is the same story, and that must be the case in all major towns across the country. Consequently, by adding cars, we could eliminate one or two trains in the morning and one or two in the afternoon. We could then determine which costs would be eliminated. That way you could have an alternative for VIA Rail.

Le président: Je pense que M. Jeanes a un autre commentaire à faire.

M. Jeanes: Je voudrais faire un commentaire sur la question précise de la possibilité d'annuler certains services sur les lignes utilisées fréquemment, afin d'en appuyer d'autres. En 1976, le ministère des Transports et le Ministre de l'époque

[Text]

rate roles for rail: inter-city, which could be commercially viable; transcontinental, which should be but really was needed for reasons of Canadian unity, Canada's heritage, and so on; essential services to small towns which had no other service; and commuter service. In 1981 we have a totally different view taken by the Ministry of Transport. We know what the view is with regard to commuter service. It has now been established that commuter service is a provincial responsibility, though I disagree with that, as I said earlier, and I will say no more about it now.

That leaves three categories in which we should be interested, two of which are the commercially viable inter-city service and the long distance service. VIA has been issued directives by the Minister of Transport, and I have the press release of the Ministry of Transport dated July 27, 1981, in which it is stated that: the Government has issued policy directives to VIA to concentrate its field of activities in the inter-city passenger market while maintaining a coast-to-coast transcontinental passenger train commitment.

There is no longer any mention of VIA's mandate with regard to essential services. Many of the trains which have been eliminated, with the exception of the *Atlantic* and the *Ocean*, are just those essential services which the Canadian Transport Commission had pared down to what they stated to be an irreducible minimum.

Money can be found to pay for those essential services if the commercial services are cut, but the result of that is those inter-city services cease to be commercially viable. You cannot run an airline if you do not provide regular service between major cities. Air Canada Rapid Air is the example of hourly Air Canada service between Montreal, Ottawa and Toronto. Voyageur Colonial runs regular-interval hourly or two-hourly service among all the major cities in eastern Canada. Commercial success demands that. The only way you can reduce the number of trains that we have now, which average two and a half hour intervals to Montreal during the peak part of the day, and which are only two trains during the day between Ottawa and Toronto, is to cut them below the minimum commercially viable level.

What we are seeing, therefore, is the writing off of the essential service altogether in order to maintain the potential commercial success of the inter-city service. I believe that the government's original view—that these are separate aspects of the rail problem and that essential service would have to be funded as a separate issue from running a successful VIA Rail commercially—must still exist. You cannot rob Peter to pay Paul in this case.

Senator Denis: For the information of the committee, this is the schedule of the trains from Toronto to Ottawa. There is one at 7.10, and another at 9 o'clock.

Mr. Jeanes: A bus leaves at 7.10.

[Traduction]

avaient indiqué que le rôle des chemins de fer pouvait se diviser en quatre catégories: les liaisons interurbaines, qui peuvent être commercialement viables; les services transcontinentaux, qui devraient l'être, mais qui sont en fait nécessaires pour des raisons liées par exemple à l'unité nationale et à la sauvegarde du patrimoine; les services essentiels aux petites villes qui ne disposent d'aucun autre service; et les services de trains de banlieue. En 1981, le ministère des Transports prend une position tout à fait différente. Nous savons quelle est son opinion en ce qui a trait aux trains de banlieue. Il a maintenant été établi que ce service est de compétence provinciale, même si je ne suis pas d'accord, comme je l'ai dit plus tôt; je n'en dirai pas davantage pour le moment.

Il reste donc trois catégories de services qui devraient nous intéresser, dont deux sont commercialement viables: les services interurbains et les services de longue distance. La société VIA a reçu à ce sujet des directives du ministre des Transports; j'ai ici un communiqué de presse du Ministère, daté du 27 juillet 1981, dans lequel on indique que le gouvernement a demandé à la société VIA de redéfinir son activité au marché des services-voyageurs interurbains, tout en maintenant un service transcontinental de trains de voyageurs.

On ne fait plus mention du mandat de VIA en ce qui a trait aux services essentiels. Nombre de trains qui ont été supprimés, à l'exception de l'*Atlantique* et de l'*Océan*, assurent justement ces services essentiels que la Commission canadienne des transports a réduits à un minimum incompressible.

Il est possible de trouver des fonds pour payer ces services essentiels en réduisant les services commerciaux, mais les services interurbains cessent alors d'être rentables. On ne peut exploiter une compagnie aérienne sans offrir un service régulier entre les grands centres. Le service Rapid Air d'Air Canada est un exemple de la liaison que cette société assure toutes les heures entre Montréal, Ottawa et Toronto. La compagnie Voyageur Colonial assure pour sa part un service régulier, toutes les heures ou toutes les deux heures, entre tous les grands centres de l'est du Canada. Ce service est essentiel au succès commercial de ces entreprises. Les trains vers Montréal roulent actuellement à deux heures et demie d'intervalle en moyenne, aux heures de pointe, et il n'y a que deux trains pendant le jour entre Ottawa et Toronto; la seule façon de réduire le nombre actuel de trains serait d'offrir un service inférieur au minimum viable commercialement.

Nous assistons par conséquent à la suppression globale des services essentiels au profit d'un succès commercial éventuel du service interurbain. Je crois que le gouvernement doit s'en tenir à son idée originale, c'est-à-dire qu'il s'agit là d'aspects distincts du problème des chemins de fer, et que les services essentiels devraient être financés sans qu'entre en ligne de compte l'exploitation, par VIA Rail, d'un service commercial rentable. Dans ce cas-là, il est impossible de voler Pierre pour payer Paul.

Le sénateur Denis: Pour l'information des membres du Comité, voici l'horaire des trains de Toronto à Ottawa. Il y en a un à 7 h 10, un autre à 9 heures...

M. Jeanes: Il y a un autocar qui part à 7 h 10...

[Text]

Senator Denis: There is one at 9 o'clock, 1 o'clock, 5 o'clock, 5.10 and 11.35. This is the run from Toronto to Ottawa. From Ottawa to Toronto there are five trains. From Montreal to Ottawa there are six, and from Ottawa to Montreal there are seven. If you add a couple of cars to the trains and cut the number of runs by two, you should know how much you will save. If you do not save anything, it is of no use. However, I do not know; I do not work for VIA Rail.

Mr. Jeanes: In the case of Toronto-Ottawa, VIA put an ad in the paper this week saying that there were "five trains a day" from Ottawa to Toronto. Somebody then pointed out to them their mistake. When the same ad appeared in the Toronto newspaper, it did not say "five trains a day", it said "five departures a day". Two of those five departures involve buses. One bus connects Kingston to Ottawa. It is a Toronto-Montreal train, passengers can leave it at Kingston and take a bus to Ottawa. That Kingston-Ottawa bus takes more than an hour longer than the Voyageur Ottawa-Kingston bus service, which makes the former service almost completely commercially useless. The overnight train is not part of a daily inter-city service. There are really two trains a day, only one of which is suitable for business travellers. In the case of the Montreal service, every two and a half hours is not sufficient for a commercial service between two cities that are only 120 miles apart. The bus has run as frequently as every half hour on that route and has still found business.

Senator Riley: Getting back to my own home pasture, I am concerned mostly with the *Atlantic Limited*, operating between Halifax and Montreal. I believe Mr. Jeanes mentioned that he had travelled on the *Ocean Limited* between Halifax and Montreal; am I correct?

Mr. Jeanes: I travelled from Montreal to Halifax, but returned to Montreal from Moncton; so I have covered the entire route.

Senator Riley: You stated that there were 18 cars.

Mr. Jeanes: It was 23 cars. It was the maximum length of train that could operate on that route.

Senator Riley: With two engines?

Mr. Jeanes: The number of engines varied. Through the flat part of New Brunswick there were two locomotives; but at Matapédia there is a very mountainous section that it traverses during the night and it required seven locomotives to pull the weight of that train over the mountain.

Senator Riley: You said that in one instance at peak periods they had to operate two sections; is that right?

Mr. Jeanes: No. Until the final plan of the Canadian Transport Commission was implemented there were always two separate trains, not sections. In earlier years both trains have operated multiple sections; but the two trains were separately numbered trains, the *Ocean Limited* and the *Scotian*.

[Traduction]

Le sénateur Denis: Il y a des trains à 9 heures, 13 heures, 17 heures, 17 h 10 et 23 h 35. Voilà pour la ligne de Toronto à Ottawa; il y a cinq trains d'Ottawa à Toronto. Il y en a en outre six de Montréal à Ottawa, et sept d'Ottawa à Montréal. Si on ajoute quelques voitures aux trains et si on réduit de moitié le nombre de trajets vous devriez savoir combien on économisera. Si on n'y gagne pas, cela ne sert à rien. Cependant, moi je n'en sais rien, je ne travaille pas pour VIA Rail.

M. Jeanes: Dans le cas de la ligne Toronto-Ottawa, la société VIA a fait passer dans les journaux de cette semaine une annonce où elle disait qu'elle offrait cinq trains par jour d'Ottawa à Toronto. Quelqu'un lui a alors signalé son erreur. Lorsque la même annonce a été publiée dans le journal de Toronto, on n'y parlait plus de cinq trains par jour, mais plutôt de cinq départs par jour. Deux de ces cinq départs se font en effet en autocar. Il existe une liaison par autocar entre Kingston et Ottawa. Il s'agit d'un train Toronto-Montréal, que les voyageurs peuvent quitter à Kingston pour prendre l'autocar vers Ottawa. Cet autocar Kingston-Ottawa prend au moins une heure de plus que celui de la compagnie Voyageur entre Ottawa et Kingston, ce qui le rend à peu près complètement inutile du point de vue commercial. Le train de nuit ne fait pas partie du service interurbain quotidien. Il y a en fait deux trains par jour, dont un seul peut convenir aux gens qui voyagent pour affaires. Dans le cas de la liaison avec Montréal, un départ toutes les deux heures et demie n'est pas suffisant pour un service commercial entre deux villes situées à seulement 120 milles l'une de l'autre. L'autocar part parfois toutes les demi-heures sur ce trajet, et a toujours des clients.

Le sénateur Riley: Pour en revenir à ma région, je suis préoccupé surtout par l'*Atlantique*, qui relie Halifax à Montréal. Je pense que M. Jeanes a mentionné qu'il avait voyagé à bord de l'*Océan* entre Halifax et Montréal; est-ce exact?

M. Jeanes: Je l'ai pris de Montréal à Halifax, mais je suis retourné à Montréal à partir de Moncton; j'ai donc fait le trajet entier.

Le sénateur Riley: Vous avez indiqué qu'il y avait dix-huit voitures...

M. Jeanes: Il y en avait 23; c'était la longueur maximale possible sur ce trajet.

Le sénateur Riley: Avec deux locomotives?

M. Jeanes: Le nombre de locomotives a varié. Dans les plaines du Nouveau-Brunswick, il n'y avait que deux locomotives; cependant, le train traverse pendant la nuit une région très montagneuse près de Matapédia, et il a fallu sept locomotives pour tirer ce train très lourd à travers les montagnes.

Le sénateur Riley: Vous avez dit que dans un cas, aux périodes de pointe, il fallait mettre deux rames en service; est-ce exact?

M. Jeanes: Non. Jusqu'à ce que le plan final de la Commission canadienne des transports ait été mis en œuvre, il y a toujours eu deux trains distincts, et non pas des rames séparées. Il y a quelques années, les deux trains avaient de multiples rames; il s'agissait cependant de trains numérotés séparément.

[Text]

Serving slightly different markets, they were spaced apart in time to allow different coverage of the towns along the route.

Senator Riley: With the increased ridership, the *Ocean Limited* would almost continuously, almost on a daily basis, operate two sections between Halifax and Montreal, would it not—having regard for the fact that it would have to take the ridership of the *Atlantic Limited* and transfer it to the *Ocean Limited* at Moncton?

Mr. Jeanes: I am not sure that VIA continues the practice of multiple sectioning of trains on a routine basis. Their reservation system will only rent space that is available on the trains that they originally planned to run. Two-section trains are largely a thing of the past.

M. Chartrand: Monsieur le président, peut-être que je pourrais ajouter quelque chose là-dessus.

En autant que je sache, il n'y aura que dans la période des fêtes, comme cette année—par exemple, ce sera la première période des fêtes depuis les coupures,—où il n'y aura plus qu'une section sur l'*Océan Ltée*. Je sais qu'il va y avoir un train séparé Montréal-Gaspé, en plus de l'*Océan Ltée*, durant la période des fêtes, du 15 décembre, jusqu'au début de janvier. Mais, il semble clair que, en dehors de la période des fêtes, il n'y aura qu'un train, qui sera peut-être plus long que les deux trains qui opéraient avant, mais, quand même, il n'y aura qu'un train, et quant à ceux qui n'auront pas d'espace, eh bien, tant pis! C'est comme cela que ça marchera et je pense que, si je me fie aux chiffres de l'été qui vient de passer, où il y avait souvent, et presque tous les soirs au départ de Montréal, cinq à 600 personnes sur chaque train, l'*Océan* et l'*Atlantique*, des trains de 16 voitures chacun,—alors, il n'y aura aucun moyen d'accommoder tous ces gens-là, pour qu'ils se rendent à Moncton et à Saint-Jean ou à Halifax et, en détruisant, par exemple, le potentiel que prenait l'*Atlantique*, directement de Saint-Jean, Fredericton à Montréal,—il va y avoir, définitivement, une chute, si on compare le total des deux trains. Ce qui s'en vient, je suis pas mal convaincu que les gens de Fredericton ne se presseront pas en grand nombre pour voyager une si grande distance, jusqu'à Moncton, pour être finalement rendus à Campbellton, et être aussi loin de Montréal que lorsqu'ils ont commencé leur voyage. Je ne crois pas que l'*Océan Ltée* puisse voyager avec plus de 20 voitures, car je pense que c'est la limite de l'*Océan*, et c'est la grande limite d'un train voyageur, de 20 à 21, comme j'ai déjà vu, à moins d'une exception. Or, effectivement, il y aura une perte forte, l'été prochain, dans le nombre de gens qui ne pourront pas voyager par ce mode de transport.

Senator Riley: This is the point I was getting at: During the peak summer season, I have had to wait three or four days for reservations, and with the cut-off of the *Atlantic Limited*, it means that a large segment of the public who wish to ride on the trains will not be able to get accommodation. Do you agree with that?

M. Chartrand: Je suis certain de cela, j'en suis convaincu et l'expérience va le dire. À ce point-ci, à la fin de novembre, on

[Traduction]

ment, l'*Océan* et le *Scotian*. Ces trains, qui ne desservait pas tout à fait les mêmes marchés, étaient espacés dans le temps pour permettre un service différent dans les villes situées le long du trajet.

Le sénateur Riley: Avec l'augmentation de la clientèle, l'*Océan* comprendrait presque tous les jours deux rames entre Halifax et Montréal, n'est-ce pas, si l'on tient compte du fait qu'il profiterait de la clientèle de l'*Atlantique* qui monterait à bord à Moncton?

M. Jeanes: Je ne suis pas sûr que VIA ait encore l'habitude de diviser les trains en rames multiples. Son réseau de réservation ne permet de louer de l'espace disponible que dans les trains prévus à l'origine. Les trains à deux rames sont à peu près chose du passé.

Mr. Chartrand: Mr. Chairman, maybe I could add something to that remark.

As far as I know, it would only be during the holiday season, this year for example, it will be the first such season since the cuts, where there will only be one segment on the *Ocean Limited*. I know that there will be a separate train from Montreal to Gaspé, other than the *Ocean Limited*, during that season, from December 15 till early January. But it seems obvious that, except for the holiday season, there will be only one train that might be longer than the two trains that ran before, but, still, there will only be one train and, as for those who will not have a seat, too bad! That is the way it will work and I believe that, on the basis of the figures we gathered during the past summer, where there often were, almost every night from Montreal, five to six hundred people aboard every train, the *Ocean* and the *Atlantic*, trains of sixteen cars each, it will be impossible to accommodate all of those people, so that they can go to Moncton, St-John, or Halifax and, by eliminating, for example, the potential that was carried by the *Atlantic*, directly from St-John, Fredericton and Montreal—there will definitely be a decrease, if we compare the total for both trains. I am quite convinced that what will happen is that not too many people from Fredericton will want to travel such a great distance to Moncton, to be finally able to go to Campbellton, and to be just as far from Montreal as when they started off. I do not believe that the *Ocean Limited* can travel with more than 20 cars, because I believe that that is its limit, and on the basis of my own experience it is the highest number for a passenger train, from 20 to 21, unless there is an exception. In fact, there will be a significant reduction, next summer, in the number of people who will not be able to travel by that means of transportation.

Le sénateur Riley: C'est justement ce à quoi je voulais en venir: pendant la période de pointe d'été, j'ai dû attendre trois à quatre jours pour des réservations, et avec la réduction du service de l'*Atlantic Limited*, cela veut dire qu'un bon nombre de ceux qui voulaient prendre le train n'auraient pas de place. Êtes-vous d'accord?

Mr. Chartrand: I am convinced that it is true, and experience will prove it. This being the end of November, we are in a

[Text]

peut prédire cela. Je suis pas mal convaincu, même je suis convaincu, très fortement convaincu, que c'est ce qui va arriver, mais on n'a pas les chiffres, l'expérience n'est pas encore là.

Senator Riley: It has happened that on occasion I have had to change my accommodation from rail travel to air travel. You say that the plan of VIA Rail is to run the two sections only during the peak Christmas-New Year season. That eliminates the possibility of students travelling during the March break. Most students cannot afford other means of travel, particularly air travel, and they are going to be cut off completely from being able to travel to different parts of Canada during the March break. It will also seriously affect elderly people who cannot afford air travel; also students going to and from university in the maritime provinces. It will cause severe inconvenience to thousands of maritime people, resulting from the cut-off of the *Atlantic Limited*. Bearing that in mind, would you agree that before the cut-offs were made, under section 64(1) of the Transportation Act, there should have been at least a full year of study of all transportation needs in Canada, so that we could proceed in an orderly fashion to review the whole question of Canadian transportation?

M. Chartrand: Je suis tout à fait d'accord avec vous sur ce point là, sur ce que vous venez de dire. Je suis tout à fait d'accord qu'il aurait dû y avoir une année d'étude. On ne prend pas une décision de cette ampleur comme cela, sans au moins l'étudier.

Senator Riley: With regard to the personnel on the trains, the *Atlantic Limited* had a dining car which provided two sittings at night, offering a full dinner menu. The dining car was staffed by the head waiter, at least four waiters, at least two cooks and probably a dishwasher. That involved much expense particularly when accommodation for the crew had to be provided on the train, because they stayed on the train overnight. Then, when the train reached Montreal, that same number of people were employed to serve hot muffins, toast, coffee and marmalade. To me this procedure is costly and a tremendous waste of manpower. Has any thought been given by the Ministry of Transport to providing the type of meal service that exists on the airlines? That is, the meals are prepared beforehand. They could be kept in the serving section of the lounge car, which is apart from the dining car, and which also has a bar service and a sandwich service manned by one person. Would it not be possible to set up the same type of heating equipment to heat the meals prepared on the train. It would require no more than two people to accommodate the people who wanted to eat on the train either at night or in the morning.

M. Chartrand: Oui. Honorables sénateurs, je suis heureux que vous souleviez cette question parce que, justement, aux États-Unis, le système Amtrak, qui est, à un certain point, similaire au nôtre, qui est un genre de société d'État, grandement subventionnée par le gouvernement américain, a reçu des ordres stricts d'essayer de diminuer les déficits du service du restaurant à bord des trains.

[Traduction]

position to foresee that. I am quite convinced, I am sure, that this is what is going to happen, but we do not have the figures, and we still do not have the actual experience.

Le sénateur Riley: Il m'est déjà arrivé de devoir changer un billet de train pour un billet d'avion. Vous dites que VIA Rail projette de n'offrir deux rames que pendant la période de pointe de Noël et du Nouvel An, ce qui enlève aux étudiants la possibilité de voyager au cours du congé de mars. La plupart d'entre eux ne peuvent pas se permettre d'autres moyens de transport, et surtout pas l'avion, et ils ne seront absolument pas capables de se rendre dans diverses régions du Canada au cours du congé de mars. Cette décision touchera également de près les personnes âgées qui ne peuvent se permettre de voyager en avion, de même que les étudiants qui vont à l'université et en reviennent dans les provinces maritimes. La suppression de l'*Atlantique* nuira beaucoup à des milliers d'habitants des Maritimes. Par conséquent, ne pensez-vous pas qu'on aurait dû consacrer au moins une année complète à une étude sur tous les besoins des Canadiens en matière de transport, avant de décider de supprimer des lignes en vertu du paragraphe 64(1) de la Loi sur les transports? On aurait ainsi pu procéder de façon ordonnée pour réviser toute la question des transports au Canada.

Mr. Chartrand: I agree completely with what you just said. I fully agree that there should have been a one-year study. One does not make such an important decision without studying the matter beforehand.

Le sénateur Riley: En ce qui a trait au personnel des trains, l'*Atlantique* a une voiture-restaurant qui assurait deux services par soir, avec un menu complet. Le personnel de la voiture-restaurant comptait un maître d'hôtel, au moins quatre garçons de table et deux cuisiniers, et probablement un plongeur. Ce personnel coûte donc très cher, particulièrement lorsqu'il doit être logé à bord du train parce qu'il y passe la nuit. Ensuite, lorsque le train arrive à Montréal, ces mêmes employés servent des muffins chauds, des rôties, du café et de la marmelade. Selon moi, cette façon de procéder est très coûteuse et constitue un énorme gaspillage de personnel. Le ministère des Transports a-t-il pensé à offrir le genre de repas qui existe à bord des avions, c'est-à-dire des repas préparés d'avance? Ils pourraient être conservés dans la section de service de la voiture-club, qui est séparée de la voiture-restaurant et où l'on offre un service de bar et de sandwiches auquel est affectée une seule personne. Ne serait-il pas possible de mettre en place des réchauds, semblables à ceux qui servent à réchauffer les repas à bord du train? Il ne faudrait alors que deux personnes pour servir les voyageurs désireux de manger à bord, que ce soit le soir ou le matin.

Mr. Chartrand: Yes. Honourable senators, I am happy that you raised that question because, in the United States, the Amtrak system, which is, to a certain extent, similar to ours, in that it is State-owned and highly subsidized by the American Government, has received strict orders to try and reduce the deficit of the restaurant services on board trains.

[Text]

Je n'ai pas avec moi toutes les statistiques, mais de mémoire, si on prend tout le réseau Amtrak aux États-Unis, depuis le 1^{er} octobre, tous les trains, incluant les trains longue distance, ont changé leur méthode de servir des repas; exactement comme vous venez de dire, ils servent des repas «pre-cooked», genre avion, comme on a à bord des avions; ils ont diminué de moitié le nombre des employés à bord de ces trains. Ils servent cela un peu moins «fancy», employons le mot, au lieu d'avoir une belle coutellerie, des beaux plats, c'est un genre de service avec plastique. Malgré quelques protestations qu'il y a eues, les repas sont quand même très acceptables, semble-t-il, malgré que je n'ai pas eu l'occasion de les essayer. Mais les rapports que j'ai reçus semblent indiquer qu'il y a eu quelques plaintes, mais jamais de l'ampleur qu'on aurait pu avoir ici, au Canada, sur les coupures.

Ce qui est arrivé, ils tentent d'épargner plusieurs millions, jusqu'à 30 millions, si ma mémoire est fidèle, de cette façon-là, non pas en diminuant, mais en adaptant les services de repas à bord des trains de longue distance, comme je l'ai dit tantôt, entre Montréal et Halifax. Si les Américains sont capables de le faire, il aurait sûrement été possible pour nous de le faire. Cela a économisé sur la nourriture, et les repas sont moins chers. Les repas que les usagers d'Amtrak payaient avant, c'était peut-être une moyenne de huit ou \$9, ils sont à \$4 maintenant; ils coûtent moins cher à préparer et moins cher à servir et le déficit va diminuer jusqu'à 30 millions de dollars de cette façon-là. Alors, il est bien entendu que notre groupement aurait aimé suggérer une chose comme cela, mais depuis juillet nous avons été surchargés de travail, à cause des coupures, mais c'est encore une autre alternative.

The Chairman: I have been asked to notice the clock. I do not know whether it is the will of the committee to continue any longer or to adjourn. Do I hear any questions of opinion?

Senator Riley: We will have a chance to examine these witnesses again, so we might as well adjourn.

The Chairman: In that event, I would say to the witnesses that we appreciate very much your coming this morning. Obviously, there are many other questions which the senators would like to ask, and we hope that we will be able to arrange with you your return at a suitable date in the near future. We will see what we can work out between the clerk of the committee and yourselves.

The committee adjourned.

[Traduction]

I do not have all the statistics with me, but from memory, if one takes the Amtrak system in the United States, since October 1, all trains, including long distance trains, have changed their method of serving meals; it is exactly as you have just said, they serve pre-cooked meals, the same type they serve on planes; they have reduced by half the number of employees aboard those trains. They are not as fancy; instead of having very nice cutlery, or dishes, it is all plastic. In spite of some protest, meals are still very acceptable, apparently, even though I have not had the opportunity to try them. But the reports I have received seem to indicate that there were some complaints, but not as many as we might have had here in Canada, when they introduced those cuts.

What has happened is that they are trying to save several million dollars, up to \$30 million, if I remember correctly, that way, not by eliminating services, but by adapting the meal service on long distance trains, as I have said earlier, between Montreal and Halifax. If the Americans are able to do it, we certainly would have been able to do so. They saved on food, and meals are less expensive. The average bill for a meal on Amtrak before was \$8 or \$9, now passengers are only paying \$4. Those meals are less expensive to prepare and serve and the deficit will decrease by up to \$30 million that way. Then, it is obvious that our group would have like to propose such steps, but since July, we have been overworked, because of the cuts, but that again is another alternative.

Le président: On m'a demandé de regarder quelle heure il est. Je ne sais pas si le Comité désire continuer encore longtemps ou lever la séance. Que propose-t-on de faire?

Le sénateur Riley: Nous aurons l'occasion de revoir ces témoins, et je crois que nous pouvons tout aussi bien lever la séance.

Le président: Dans ce cas-là, j'aimerais remercier les témoins d'être venus ce matin. Évidemment, il y a un bon nombre d'autres questions que les sénateurs désirent poser, et nous espérons que nous pourrons nous entendre avec vous sur la date de votre prochaine comparution. Nous verrons ce dont vous conviendrez avec le greffier.

La séance est levée.

APPENDIX "18-A"

TRANSPORT 2000

A PLAN TO MAINTAIN
THE DOUBLE-SPINE
TRANSCONTINENTAL
PASSENGER RAIL SERVICEAN ANALYSIS OF THE ECONOMIC
IMPACT OF BI-LEVEL EQUIPMENT

AUGUST, 1981

A PLAN TO MAINTAIN THE
DOUBLE-SPINE TRANSCONTINENTAL
PASSENGER RAIL SERVICEAn Analysis of the Economic
Impact of BI-level equipment

TRANSPORT 2000 CANADA

Box 858, Station B

Ottawa, Ontario

K1P 5P9.

Tel. (613) 235-2865.

August 1981.

This report is copyrighted (1981) by Transport 2000 Canada, and is not to be reproduced, in whole or in part, without the permission of the copyright holder.

PREFACE

This report has been prepared under the auspices of Transport 2000 Canada, a national non-profit, non-partisan organization formed to advocate improved public transportation throughout the nation. The report demonstrates a set of options by which transcontinental rail passenger services on existing routes could be maintained and improved. The alternatives of acquiring new equipment, or of rebuilding the present rolling stock are examined against their impacts on operating costs, ridership, revenue, and recovery of capital investments over time.

This study, which was under preparation over an extensive period, has been released at a time of crisis, when the future of many rail passenger routes is in severe jeopardy. By squarely facing the issues of equipment, costs, ridership, and what may be rationally done about these, the study opens a constructive channel of assessment in the debate over the rail passenger issue.

While this report has been developed under the auspices of Transport 2000 it should not be construed as representing the position of the national organization. It does however, demonstrate the feasibility of a certain course of action to resolve a contentious national issue, and the steps by which this may be achieved.

APPENDICE «18-A»

TRANSPORT 2000

PROJET POUR ASSURER
LE SERVICE VOYAGEURSE
TRANSCONTINENTALE
AU MOYEN DU TRAIN À ÉTAGEANALYSE DE L'INCIDENCE ÉCONOMIQUE
DU MATÉRIEL À ÉTAGE

AOÛT 1981

TRANSPORT 2000
PROJET POUR ASSURER LE SERVICE VOYAGEURS
TRANSCONTINENTAL AU MOYEN DU TRAIN À
ÉTAGEAnalyse de l'incidence économique
du matériel à étage

TRANSPORT 2000 CANADA

B.P. 858, Poste B

Ottawa, Ontario

K1P 5P9

Tél. (613) 235-2865.

août 1981

Le copyright (1981) du présent rapport appartient à Transport 2000 Canada et toute reproduction, intégrale ou partielle, sans l'autorisation du propriétaire, est interdite.

AVANT-PROPOS

Ce rapport a été préparé sous les auspices de Transport 2000 Canada, organisme national à but non lucratif et apolitique, dont le but est de promouvoir l'amélioration des transports publics au Canada. Le rapport présente plusieurs options permettant d'assurer et d'améliorer le service voyageurs transcontinental sur le réseau ferroviaire existant. On a étudié parallèlement la possibilité d'acquérir du nouveau matériel ou de remettre en état le matériel roulant actuel en comparant l'incidence de ces options sur les coûts d'exploitation, la clientèle, les recettes et le temps nécessaire pour recouvrer le capital investi.

Cette étude, qui est en cours depuis longtemps, se trouve divulguée à un moment de crise où l'avenir de nombreuses lignes de chemin de fer voyageurs est gravement compromis. En abordant de front les questions du matériel, des coûts et du rendement, et en présentant des solutions rationnelles possibles, notre étude donne des instruments réalistes d'évaluation à ceux qui auront à débattre de la question du transport voyageurs par chemin de fer.

Bien que le présent rapport ait été élaboré sous les auspices de Transport 2000, il ne doit pas être considéré comme représentatif de la position de l'organisme national. Il démontre cependant la faisabilité d'un certain type de mesures visant à résoudre une question nationale fort controversée et présente les étapes qui permettront d'atteindre ce but.

TABLE OF CONTENTS

I	Introduction
II	Summary.....
III	Current VIA Service
IV	Proposed Transcontinental Service Pattern.....
V	Train Consists and Revenue Passenger Capacity
VI	Development of Single Level and Bi-Level Train Related Costs.....
VII	Economic Analysis of Single Level Conventional Trains Versus Bi-Level Trains
A	1980 Operating Cost of Conventional Single Level Trains Compared to Bi-Level Trains
B	Cost of Rebuilding Conventional Trains Versus Purchasing New Equipment
C	Cost of Operating the Rebuilt Single Level Trains Compared to Bi-Level Trains for the Years 1984-2003.....
D	Problems Associated With Continued Operation of Single Level Cars
E	Additional Benefits of Bi-Level Trains
VIII	Possible Builders of Bi-Level Cars in Canada

LIST OF TABLES

I	Tabular Summary of Study Highlights
II	Bi-Level Car Configuration and Passenger Carrying Capacity
III	Western Transcontinental Number of Conventional Cars Operated and Seating Capacity Provided for the Peak Season Compared to the Number of Bi-Level Cars Required to Provide Equivalent Seating
IV	Western Transcontinental Number of Conventional Cars Operated and Seating Capacity Provided for the Off-Peak Season Compared to the Number of Bi-Level Cars Required to Provide Equivalent Seating Capacity
V	Eastern Transcontinental Number of Conventional Cars Operated and Seating Capacity Provided for the Peak and Off-Peak Seasons Compared to the Number of Bi-Level Cars Required to Provide Equivalent Seating Capacity.....
VI	Short Cost Development for Bi-Level Cars.....
VII	Eastern Transcontinental Comparison of Conventional and Bi-Level Equipped Train Output Units and Operating Costs for Peak, Off-Peak and Full-Year Period
VIII	Western Transcontinental Comparison of Conventional and Bi-Level Equipped Train Output Units and Operating Costs for Peak, Off-Peak and Full-Year Period
IX	Eastern and Western Transcontinental Services Comparison of 1980 Conventional and Bi-Level Equipped

TABLES DES MATIÈRES

I	Introduction
II	Résumé
III	Le service VIA actuel
IV	Type de service transcontinental proposé.....
V	Composition des trains et capacité de voyageurs payants
VI	Établissement des coûts des trains traditionnels et à étage
VII	Analyse économique des trains traditionnels par rapport aux trains à étage.....
A	Coûts d'exploitation de 1980 des trains traditionnels comparativement aux coûts d'exploitation des trains à étage
B	Coût de la réfection des trains traditionnels par rapport à l'achat d'un nouveau matériel
C	Coût d'exploitation des trains traditionnels refaits par rapport aux trains à étage pour les années 1984-2003
D	Problèmes envisagés si l'on continue à exploiter les voitures traditionnelles.....
E	Avantages supplémentaires des trains à étage.....
VIII	Constructeurs possibles de voitures à étage au Canada ..

LISTE DES TABLEAUX

I	Résumé sous forme de tableau des points importants de l'étude
II	Agencement des voitures à étage et capacité de transport de voyageurs
III	Transcontinental de l'Ouest: nombre de trains traditionnels exploités et capacité de places offerte en saison normale par rapport au nombre de voitures à étage nécessaires pour offrir une capacité de places équivalente
IV	Transcontinental de l'Ouest: nombre de trains traditionnels exploités et capacité de places offerte en saison de pointe par rapport au nombre de voitures à étage nécessaires pour offrir une capacité de places équivalente
V	Transcontinental de l'Est: nombre de trains traditionnels exploités et capacité de places offerte en saison de pointe et en saison normale par rapport au nombre de voitures à étage nécessaires pour offrir une capacité de places équivalente
VI	Établissement des coûts déterminés pour les voitures à étage
VII	Transcontinental de l'Est: comparaison des unités de rendement et des coûts d'exploitation des trains traditionnels et des trains à étage en période de pointe, en période normale, et sur toute l'année
VIII	Transcontinental de l'Ouest: comparaison des unités de rendement et des coûts d'exploitation des trains traditionnels et des trains à étage en période de pointe, en période normale, et sur toute l'année
IX	Services transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest: comparaison (chiffres de 1980) des unités de rendement

Train Output Units and Operating Costs for Full-Year Period.....	et des coûts d'exploitation pour toute l'année des trains traditionnels et des trains à étage
X Comparison of Peak and Off-Peak Diesel and Car Requirements for Conventional Single Level and Bi-Level Trains	X Comparaison du nombre de locomotives Diesel et de voitures nécessaires en période de pointe et en période normale pour les trains traditionnels et les trains à étage
XI Occurrence of Defects on CN "Super Continental" in 1975	XI Cas de pannes du «Super Continental» du CN en 1975 ..
XII Payback Period for Rebuilding and Re-equipping Options and Savings in Annual Operating Costs Between 1984 and 2003	XII Période de recouvrement dans le cadre des options de réfection et d'achat d'un nouveau matériel et économies réalisées sur les coûts d'exploitation annuels entre 1984 et 2003
XIII Annual Operating Cost of Single Level and Bi-Level Trains and the Annual Reduction in Operating Costs of Bi-Level Versus Single Level Trains Between 1980 and 2003	XIII Coûts d'exploitation annuels des trains traditionnels et des trains à étage et réduction annuelle des coûts d'exploitation des trains à étage par rapport aux trains traditionnels de 1980 à 2003
XIV Passenger Capacity of Single Level and Bi-Level Cars and Resulting Revenue Seats Available Per Car Mile	XIV Capacité de transport voyageurs des voitures traditionnelles et des voitures à étage, et nombre de places payantes disponibles par mille-voiture correspondant
XV Revenue Passenger Capacity Provided Between Calgary-Vancouver and Edmonton-Vancouver in 1975, 1980 and in 1984 with Bi-Levels	XV Capacité de voyageurs payants en période de pointe exploitée sur les lignes Calgary-Vancouver et Jasper-Vancouver en 1975, 1980 et 1984 avec les voitures à étage
XVI Additional Cars Which May Be Added to Bi-Level Trains Without Requiring Additional Diesel Locomotives During The Peak Period	XVI Nombre de voitures supplémentaires que l'on peut ajouter à la composition de base du train à étage sans avoir besoin de locomotives Diesel supplémentaires durant la période de pointe
XVII Additional Cars Which May Be Added to Basic Bi-Level Train Consists Without Requiring Additional Meal-Cars During the Peak Period	XVII Nombre de voitures supplémentaires que l'on peut ajouter à la composition de base du train à étage sans avoir besoin de voitures-restaurants supplémentaires pendant la période de pointe

APPENDIX

I Peak Consists Eastern Transcontinental 1980
II Railway Transport Committee Investigation of the Savings From Using Bi-Level Cars on Western Transcontinental Services
III Peak Consists Western Transcontinental 1975

APPENDICES

I Peak Consists Eastern Transcontinental 1980
II Railway Transport Committee Investigation of the Savings From Using Bi-Level Cars on Western Transcontinental Services
III Peak Consists Western Transcontinental 1975

I. INTRODUCTION

Canada's transcontinental rail service will be 100 years old in 1986. In 1886, a fledgling nation had constructed the world's longest railway. By linking its Atlantic and Pacific shores, the small population of the new Dominion ensured the development of their vast land mass in an orderly and prosperous nation. The transcontinental rail journey stands as a link to the days of nation building and as a symbol of national achievement.

However, the state of the transcontinental rail service has probably never been lower than it is today. Passenger handlings are declining as the service has become more untenable:

- a) the schedules of today are slower than those of the 1950's. The Montreal-Vancouver schedule is now 85 hours; in 1956 it was 70 hours.
- b) the antiquated equipment is prone to repeated mechanical failure—often of heating systems in winter and air-conditioning systems in summer;
- c) even with longer schedules, the on-time performance of the service is poor.

Costs have soared as inflation and age ravage the service. The equipment technology and design date to the 1930's and are obsolete and grossly inefficient. Steam is used to activate heat and air-conditioning systems. This requires maintenance of extensive piping on the passenger cars and boilers in locomotives. The steam is prone to freezing in the steam lines in winter during switching, makes train temperatures difficult to control and limits train lengths due to difficulties in pumping the steam. Many equipment parts are no longer available from manufacturers and must be specially fabricated. The equipment is labour intensive requiring extensive manpower to service and operate. It requires over 80 people to man the train between Montreal and Vancouver. While the cost of labour was cheap during the 1930's, it is the expense most subject to inflation.

Two methods are available to cure the problem of galloping subsidy requirements for the transcontinental service:

- (1) the traditional "rationalization" or cutting back of service through discontinuance. Any further action through this method will deprive major cities and provincial capitals of transcontinental service; or
- (2) modernizing the service through rebuilding or purchasing new equipment to make the service more efficient by reducing maintenance costs and improving the productivity of labour. This would stimulate increased use of the service as schedules could be speeded up, reliability would be greatly improved and passenger comfort upgraded. Hence, costs would be lowered

I. INTRODUCTION

Le service ferroviaire transcontinental au Canada aura 100 ans en 1986. En 1886, un pays encore dans son enfance a construit le plus long chemin de fer du monde. En reliant les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, la petite population du nouveau Dominion garantissait la transformation de ses vastes étendues de terre en un pays structuré et prospère. Le train transcontinental constitue une étape cruciale dans l'édification de la nation et reste le symbole d'une entreprise nationale.

Cependant, l'état du service du chemin de fer transcontinental n'a probablement jamais été plus mauvais qu'il ne l'est actuellement. Le nombre de voyageurs n'a fait que diminuer au fur et à mesure que le service devenait de plus en plus intolérable:

- a) les trajets d'aujourd'hui sont plus lents que ceux des années cinquante. Le trajet Montréal-Vancouver dure maintenant 85 heures alors qu'en 1956, il durait 70 heures.
- b) le matériel désuet est sujet à de fréquents ennuis mécaniques—qui touchent souvent le système de chauffage l'hiver et le système de conditionnement de l'air l'été;
- c) même avec de plus longs trajets, les trains ne respectent que médiocrement l'horaire.

Les coûts ont subi des hausses dues à l'inflation et le matériel vétuste empêche d'assurer un bon service. La conception et les normes techniques du matériel remontent aux années 1930, sont désuètes et tout à fait inefficaces. Le système de chauffage fonctionne à la vapeur ainsi que le système d'air conditionné. Ceci nécessite l'entretien d'une énorme tuyauterie et de chaudières dans les locomotives. La vapeur a tendance à geler dans les conduits de vapeur en hiver, durant les manœuvres, rend la température difficile à régler et limite la longueur des trains à cause des difficultés de pompage de la vapeur. De nombreuses pièces du matériel ne sont plus disponibles chez les fabricants et doivent être faites sur mesure. Le matériel demande une maintenance constante qui requiert un grand nombre d'employés pour l'entretien et l'exploitation. On a besoin de plus de 80 personnes pour la ligne Montréal-Vancouver. Alors que le coût de la main-d'œuvre était peu élevé durant les années 1930, c'est maintenant le poste de dépenses le plus sujet à l'inflation.

Deux méthodes se présentent pour régler des besoins croissants de subventions pour le service transcontinental:

- (1) la traditionnelle «rationalisation» ou interruption du service. Toutes les mesures ultérieures prises dans cette optique priveraient les grandes villes et les capitales provinciales du service transcontinental; ou
- (2) la modernisation du service par la réfection de l'ancien matériel ou l'achat de nouveau matériel pour rendre le service plus efficace en réduisant les coûts d'entretien et en améliorant la productivité de la main-d'œuvre. Ceci augmenterait le nombre d'usagers du service étant donné que l'on pourrait rendre les trajets plus rapides, que la régularité de marche du train

and revenues increased to reduce the subsidy requirements.

Canadians will ride the transcontinental trains. CN proved this in the mid-1960's when its aggressive Red, White and Blue marketing plan, refurbished equipment and upgraded schedules reversed downward passenger trends. VIA accomplished the same reversal in the late 1970's. However, the equipment is simply not up to the demands being placed upon it as it approaches its thirtieth year of service. In 1978, 1.5 million passengers used these trains—this represented 22 per cent of VIA's total ridership.

This paper investigates the benefits between the rebuild or purchase options for upgrading the service. This paper evaluates three equipment options: minor rebuilding of current equipment, major rebuilding of current equipment or purchasing new bi-level cars and diesel locomotives. The evaluation criteria is based upon providing the same passenger capacity as VIA operated in 1980 over the transcontinental network. The study will evaluate the options in terms of:

- a) the cost per seat mile,
- b) the total capital cost of modernization,
- c) the payback period for the capital invested,
- d) the net savings expected from modernization between 1984 and 2003,
- e) the equipment requirements to serve the peak periods of the year, and
- f) reduction in equipment weight to reduce fuel consumption.

Additionally, the possibility of expanding capacity in the peak summer period through the use of bi-level equipment will be investigated.

II. SUMMARY: AN INVESTMENT IN THE FUTURE

This study postulates three equipment options for the transcontinental services: partial or complete rebuilding of the 1950 vintage single level cars currently in use with electric heat and air conditioning systems, or alternatively purchase of new bi-level cars. These options are evaluated in terms of both the length of time necessary to recover capital costs, seat mile costs, and train operating expenses between 1984 and 2003.

While it is assumed that the "double spine" service via Calgary and Edmonton over the western transcontinental lines would remain unchanged, the eastern transcontinental service would be restructured. As part of the upgrading of this service, the Montreal—Saint John—Halifax train would be converted to a daytime LRC service. This would spread out some eastern transcontinental departure times from Halifax and Montreal. All costs for both the conventional overnight train and the LRC train for the Halifax—Saint John—Montreal service are

en serait grandement améliorée, ainsi que le confort des voyageurs. En conséquence, les coûts en seraient réduits et les recettes augmentées, ce qui réduirait le montant des subventions.

Les Canadiens emprunteraient les trains transcontinentaux. Le CN nous l'a prouvé dans le milieu des années 1960 lorsque son programme dynamique de mise en marché des trains Rouges, Blancs et Bleus, son matériel remis à neuf et ses horaires améliorés ont renversé la tendance à la baisse des usagers. VIA a accompli le même revirement à la fin des années 1970. Cependant, le matériel n'est tout simplement pas à la hauteur de ce qu'on attend de lui étant donné qu'il a près de trente ans de service. En 1978, 1,5 million de voyageurs ont emprunté ces trains—ce chiffre représentait 22 p. 100 de la clientèle totale de VIA.

Nous avons analysé, dans l'optique de l'amélioration du service, les avantages des deux options qui se présentaient: la réfection de l'ancien matériel, ou l'achat de nouveau matériel. Nous évaluons dans notre document trois options concernant le matériel: réfection mineure du matériel actuel, réfection complète du matériel actuel ou achat de nouvelles voitures à étage et de locomotives Diesel. Les critères d'évaluation s'appuient sur la prestation de la même capacité-voyageurs que VIA a assurée en 1980 sur le réseau transcontinental. La présente étude évalue les options dans les termes suivants:

- a) le coût par mille-place,
- b) le coût total en capital de la modernisation,
- c) la période de recouvrement du capital investi,
- d) les économies nettes attendues de la modernisation, entre 1984 et 2003,
- e) le matériel nécessaire pour assurer les périodes de pointe de l'année, et
- f) la réduction du poids du matériel pour réduire la consommation de carburant.

De plus, on étudiera la possibilité d'augmenter la capacité dans la période de pointe de l'été en utilisant du matériel à étage.

II. RÉSUMÉ: UN INVESTISSEMENT POUR L'AVENIR

Nous considérons dans notre étude trois options concernant le matériel pour le service transcontinental: réfection partielle ou complète des voitures traditionnelles de 1950 actuellement en usage que l'on doterait de systèmes de chauffage et de conditionnement de l'air à l'électricité, ou possibilité d'acquisition de nouvelles voitures à étage. On a évalué ces options en étudiant quel serait le temps nécessaire pour recouvrer les coûts d'immobilisation, le coût par mille-place et les frais d'exploitation des trains entre 1984 et 2003.

On a supposé que le service de train à étage via Calgary et Edmonton sur les lignes transcontinentales de l'Ouest resterait inchangé, tandis que le service transcontinental de l'Est serait restructuré. Dans le cadre de l'amélioration de ce service, le train de la ligne Montréal—Saint-Jean—Halifax serait transformé en un service de jour LRC. Ceci étalerait les heures de départ du transcontinental de l'Est de Halifax et de Montréal. On n'a pas tenu compte des coûts du train traditionnel de nuit et du train LRC pour le service Halifax—Saint-Jean—Mont-

excluded from this study. The use of LRC equipment would reduce the annual costs of operating the service by a minimum of \$16 million. The costs of the Montreal—Campbellton—Halifax service which remains an overnight train are included in assessing the impact of the rebuilding versus bi-level equipment options.

The investment in new bi-level equipment is the most economically advantageous the government can make in equipping the transcontinental services. Operating costs will decrease by 31 per cent from the cost of operating the current single level equipment and by 28 per cent from the cost of operating rebuilt single level equipment. Passenger revenues would increase due to the on-time reliability of the equipment, the ability to meet faster schedules and the attraction of new equipment. The combined effects of the reduction in costs and increase in revenues with bi-level equipment would be to reduce losses by as much as 52 per cent.

The two storey bi-level cars have a higher passenger capacity than conventional equipment and offer the possibility of combining different accommodations and services into a single car. The economic efficiency of rail service is enhanced as car miles are reduced, train weights are reduced and fuel economy is improved. The cost per seat mile for the bi-level train would be \$0.0515 and for the rebuilt train \$0.0849.

Consequently, an immediate order for 220 bi-level cars and 35 diesel locomotives is economically justified. Based on 1984 delivery costs of \$1.4 million per car and \$1.8 million per locomotive, the total cost of re-equipping the trains of \$368 million would be paid back in 7.6 years from the reduction in annual operating costs. On the other hand, rebuilding the 371 single level cars and 56 diesels would cost between \$198 and \$282 million depending upon the degree of refurbishing necessary for mechanical systems, trucks and interior appointments. However, the annual operating costs would decline only marginally as the technology of the 1950 era equipment is inefficient in terms of labour, equipment and energy utilization. The payback period for the cheapest rebuilding option is 15.8 years which probably exceeds the useful life of many of these cars.

Indeed, the continued use of the single level cars—either rebuilt to electric power or purchased new—could seriously jeopardize the future of transcontinental rail service. In the year 2000 the annual operating cost of the single level trains will be \$405 million; that for the bi-levels would be just \$293 million.

III. CURRENT VIA SERVICE

The eastern transcontinental service is composed of two daily full service trains operating on overnight schedules between Halifax and Montreal. One train operates via Saint

réal. L'utilisation du matériel LRC réduirait les coûts annuels d'exploitation du service d'au moins 16 millions de dollars. On a inclus les coûts du service Montréal—Campbellton—Halifax qui demeure un train de nuit dans l'évaluation de l'incidence de la réfection de l'ancien matériel par rapport à l'option d'achat de matériel à étage.

L'investissement dans du nouveau matériel à étage constitue l'investissement le plus avantageux sur le plan économique que le gouvernement puisse faire en matière d'équipement des services transcontinentaux. Les coûts d'exploitation diminueront de 31 p. 100 par rapport aux coûts d'exploitation du matériel traditionnel actuel et de 28 p. 100 par rapport aux coûts d'exploitation du matériel traditionnel refait. Les recettes-voyageurs augmenteront à cause la plus grande exactitude du matériel, de la possibilité d'effectuer des trajets plus rapides et de l'intérêt suscité par le nouveau matériel. Les effets cumulatifs de la réduction des coûts et de l'augmentation des recettes grâce au matériel à étage entraîneront une réduction des pertes pouvant atteindre 52 p. 100.

Les voitures à étage ont une capacité-voyageurs plus élevée que le matériel traditionnel et offrent la possibilité de combiner différents aménagements et services dans une même voiture. La rentabilité économique du transport ferroviaire s'en trouve améliorée étant donné que le nombre de milles par voiture est réduit, que le poids du train est allégé et qu'on améliore l'économie de carburant. Le coût par mille-place du train à étage serait de 0,0515\$ alors que pour le train refait il serait de 0,0849\$.

Par conséquent, il serait justifiable économiquement de commander immédiatement 220 voitures à étage et 35 locomotives Diesel. D'après les coûts à la livraison de 1984 qui s'élèvent à 1,4 million par voiture et à 1,8 million par locomotive, le coût total pour le nouveau matériel du service serait de 368 millions de dollars, qui seraient recouverts en 7,6 ans grâce à la diminution des coûts d'exploitation annuels. Par ailleurs, la réfection de 371 voitures traditionnelles et de 56 locomotives Diesel coûterait de 198 à 298 millions de dollars suivant le type de remise à neuf nécessaire pour les dispositifs mécaniques, les bogies et l'aménagement intérieur. Cependant, les coûts d'exploitation annuels ne diminueraient pas de façon substantielle étant donné que la technologie du matériel des années 1950 n'est pas rentable en termes de main-d'œuvre, de matériel et d'utilisation de l'énergie. La période de recouvrement, si l'on choisit la plus économique des options de réfection, est de 15,8 ans, ce qui probablement dépasse la vie utile de nombre de ces voitures.

En fait, si l'on continue à utiliser les voitures traditionnelles—soit en les convertissant à l'énergie électrique, ou en achetant de nouvelles, ce choix—pourrait sérieusement compromettre l'avenir du service ferroviaire transcontinental. En l'an 2000, le coût d'exploitation annuel des trains traditionnels sera de 405 millions de dollars tandis que le coût d'exploitation des trains à étage serait de 293 millions de dollars.

III. LE SERVICE VIA, TEL QU'IL SE PRÉSENTE ACTUELLEMENT

Le service transcontinental de l'Est est constitué de deux trains assurant un service complet et effectuant le trajet Halifax-Montréal de nuit. L'un effectue le trajet via saint-Jean

John and the other via Campbellton. Departures of the two trains are two and a half hours apart from Montreal and two hours apart from Halifax. This duplication in departure times seriously restricts the marketability of the two trains for passengers travelling between Montreal and points between Moncton and Halifax. However, the separate population centres of Saint John and Fredericton along the CP line and of Newcastle, Bathurst, Campbellton and the Gaspé Peninsula the CN line both warrant transcontinental rail service. Due to the necessity of serving these major population centres before midnight and after 0700 and the 21½ hour running time of the conventional equipment between Halifax and Montreal, few schedule options are available which would spread the terminal departure times to two separate times of the day.

The western transcontinental service consists of daily full service train operating between Montreal, Toronto and Vancouver. Between Winnipeg and Vancouver, two sections of the train operate; one via Edmonton and the other via Calgary. During the peak period, the Montreal and Toronto sections of the train operate separately between Sudbury and Winnipeg.

The western transcontinental schedules have been lengthened from three nights to four nights since VIA assumed operation of the service. In the late 1950's, both CN and CP introduced 69 to 72 hour Montreal-Vancouver running times. When VIA assumed control of the service in 1978 running times were lengthened to 78 hours. Due to the unreliability of the equipment, schedules were lengthened to 85 hours in 1980 to allow additional times at major centres to service the equipment. Passenger handlings have decreased significantly since the longer schedule was introduced.

IV. PROPOSED TRANSCONTINENTAL SERVICE PATTERN

At the Canadian Transport Commission hearings held into both the eastern and western transcontinental passenger services, Transport 2000 presented detailed proposals to retain "double spine" eastern and western services. In line with these proposals, two trains would continue to operate between Halifax and Montreal. The train operating via Saint John would operate LRC equipment to allow for a 15 hour daytime schedule between Halifax and Montreal with LRC equipment. The LRC, due to its unique tilt mechanism, can reduce the running time over the numerous curves on this route between St. Hyacinthe, Quebec and Saint John. Full meal and lounge service should be available as passengers would be on-board at breakfast, lunch and dinner times. Coach and dayniter style accommodation for long distance passengers would complete the necessary passenger amenities. The use of the LRC equipment on a daytime schedule eliminates the need for sleeping cars and secondary meal and lounge facilities. A minimum cost reduction of \$16 million would result from the use of the LRC equipment on this line. The train operating via Campbellton would continue as a full service train on an overnight schedule. This would eliminate the duplication in current eastern transcontinental schedules and provide better service patterns in the Maritimes.

et l'autre via Campbellton. Le départ des deux trains a lieu à deux heures et demie d'intervalle de Montréal et à deux heures d'intervalle d'Halifax. Ce chevauchement des heures de départ restreint sérieusement l'intérêt des deux trains pour les voyageurs effectuant le trajet entre Montréal et les gares d'arrêt situées entre Moncton et Halifax. Néanmoins, les centres de population distincts de Saint-Jean et de Fredericton le long de la ligne du CP et de Newcastle, Bathurst, Campbellton et la péninsule de Gaspé le long de la ligne du CN garantissent la viabilité du service ferroviaire transcontinental. A cause de la nécessité de desservir ces centres de population importants avant minuit et après 7 heures, et compte tenu des 21 heures et demie du trajet du matériel traditionnel entre Halifax et Montréal, il existe peu de possibilités d'horaire permettant d'étaler les heures de départ de la gare terminus pour offrir deux heures différentes de la journée.

Le service transcontinental de l'Ouest comprend un train assurant quotidiennement le service complet et effectuant le trajet Montréal—Toronto—Vancouver. Entre Winnipeg et Vancouver, le train se divise en deux; l'un effectuant le trajet via Edmonton et l'autre via Calgary. En période de pointe, les sections Montréal et Toronto du train effectuent un trajet séparé entre Sudbury et Winnipeg.

Le trajet du Transcontinental de l'Ouest a ralenti, passant de trois nuits à quatre nuits depuis que VIA assure l'exploitation du service. A la fin des années cinquante, le CN et le CP avaient tous deux introduit le trajet Montréal—Vancouver en 69 à 72 heures. Lorsque VIA a pris la direction du service en 1978, le trajet a été ralenti et est passé à 78 heures. A cause du mauvais état de marche du matériel, le trajet est passé à 85 heures en 1980 pour permettre de disposer de plus de temps dans les centres principaux pour réparer le matériel. Le nombre de voyageurs a sensiblement décru depuis que la durée du trajet a augmenté.

IV. TYPE DE SERVICE TRANSCONTINENTAL PROPOSÉ

Aux audiences de la Commission canadienne des transports qui se sont déroulées concernant les services voyageurs transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest, Transport 2000 a présenté des propositions détaillées en vue de faire agréer pour l'Est et l'Ouest les trains à étage. Dans le cadre de ces propositions, deux trains continueraient à assurer la ligne Halifax-Montréal. Le train effectuant le trajet via Saint-Jean fonctionnerait avec du matériel LRC qui permettrait d'effectuer le trajet de jour entre Halifax et Montréal en 15 heures. Le LRC, grâce à ses dispositifs uniques d'inclinaison peut réduire la durée du trajet dans de nombreux tournants de cette ligne entre Saint-Hyacinthe, Québec et Saint-Jean. Il faudrait offrir des repas complets et un service de bar, étant donné que les voyageurs seraient dans le train à l'heure du petit-déjeuner, du déjeuner et du dîner. L'aménagement de style coach et coach superconfort pour les voyageurs de longue distance complèterait les commodités nécessaires aux voyageurs. L'utilisation du matériel LRC pour un horaire de jour élimine la nécessité de voitures-lits et de wagons-restaurants secondaires. Une réduction minimum des coûts de 16 millions de dollars résulterait de l'utilisation de matériel LRC sur cette ligne. Le train assurant le trajet via Campbellton continuerait à exister en tant que train assurant un service complet et suivant un horaire de nuit. Ceci suppri-

The western transcontinental service would provide daily service from Montreal and Toronto to Sudbury. The two sections would be combined into a single train year-round between Sudbury and Winnipeg. At Winnipeg the train would split into two sections for Vancouver, one section operating via Calgary and the other section operating via Edmonton.

Conversion to new or refurbished equipment would permit the transcontinental service to operate on faster schedules similar to those operated in the 1960's by CN and CP as the locomotives and cars would no longer be prone to failure due to worn-out mechanical components. The proposed schedules for these trains are shown in Table I. The transcontinental routes are shown in Diagram 1.

merait le chevauchement des horaires actuels du transcontinental de l'Est et offrirait un meilleur service dans les Maritimes.

Le service transcontinental de l'Ouest offrirait un service quotidien au départ de Montréal et de Toronto en direction de Sudbury. Les deux sections seraient réunies en un train unique, toute l'année, entre Sudbury et Winnipeg. A Winnipeg, le train se séparerait en deux sections à destination de Vancouver, une section effectuant le trajet via Calgary et l'autre via Edmonton.

L'adoption d'un nouveau matériel ou l'utilisation du matériel remis à neuf permettrait au service transcontinental d'effectuer des trajets plus rapides analogues à ceux des années 1960 effectués par le CN et le CP, étant donné que les locomotives et les voitures ne seraient plus enclines à tomber en panne à cause de l'usure des pièces. Les trajets proposés pour ces trains apparaissent dans le tableau I et les lignes transcontinentales figurent dans le schéma I.

SCHEDULE 1

Proposed Transcontinental Schedules

Eastern Transcontinental Schedules

Daily*	Daily				Daily*	Daily
0800	1600	LV	Halifax	AR	2330	1600
1145	2000	AR	Moncton	AR	1945	1200
1315	—	AR	Saint John	AR	1815	—
—	2340	AR	Campbellton	AR	—	0830
2200	0800	AR	Montreal	LV	0800	2200

Western Transcontinental Schedules

Daily	Daily				Daily	Daily
	1330	LV	Montreal	AR	1955	
	1540	AR	Ottawa	AR	1745	
	2135	AR	North Bay	AR	1130	
	2330	AR	Sudbury	SL	0955	
	1740	LV	Toronto	AR	1535	
	2315	AR	Sudbury	LV	1000	
	0030	LV	Sudbury	AR	0855	
	1445	AR	Thunder Bay	AR	1825	
	2230	AR	Winnipeg	LV	0855	
2330	2340	LV	Winnipeg	AR	0755	0735
	0730	AR	Regina	AR	2330	
	1315	AR	Medicine Hat	AR	1745	
	1650	AR	Calgary	AR	1345	
	1930	AR	Banff	AR	1135	
	0500	AR	Kamloops	AR	0005	
0900		AR	Saskatoon	AR		2155
1445		AR	Edmonton	AR		1430
2115		AR	Jasper	AR		0825
0545		AR	Kamloops	AR		2315
1400	1225	AR	Vancouver	LV	1630	1400

Note: *LRC equipped trains. All other trains equipped with bi-level equipment.

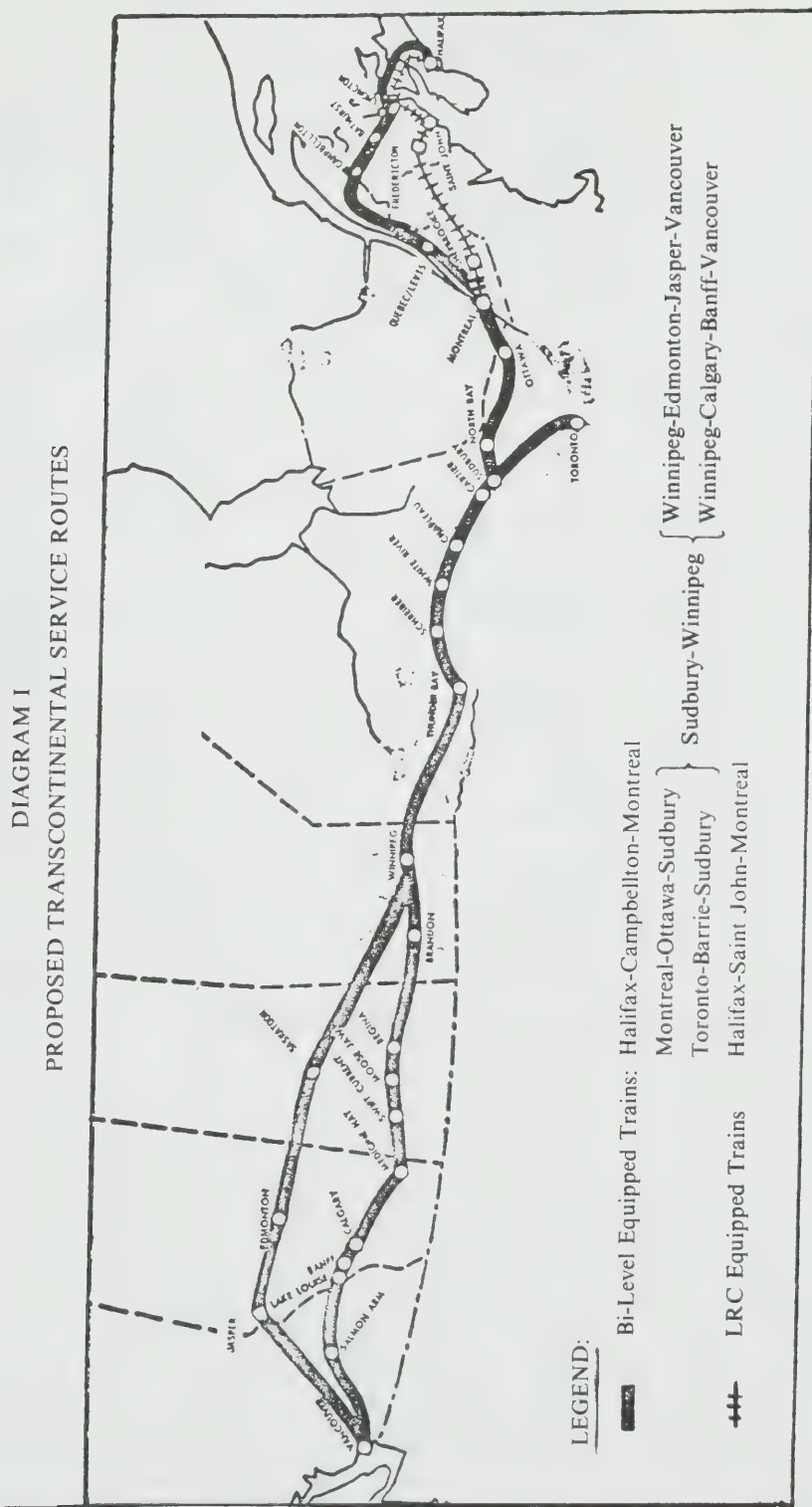


TABLEAU I
Trajets proposés pour le service transcontinental
Trajets du Transcontinental de l'Est

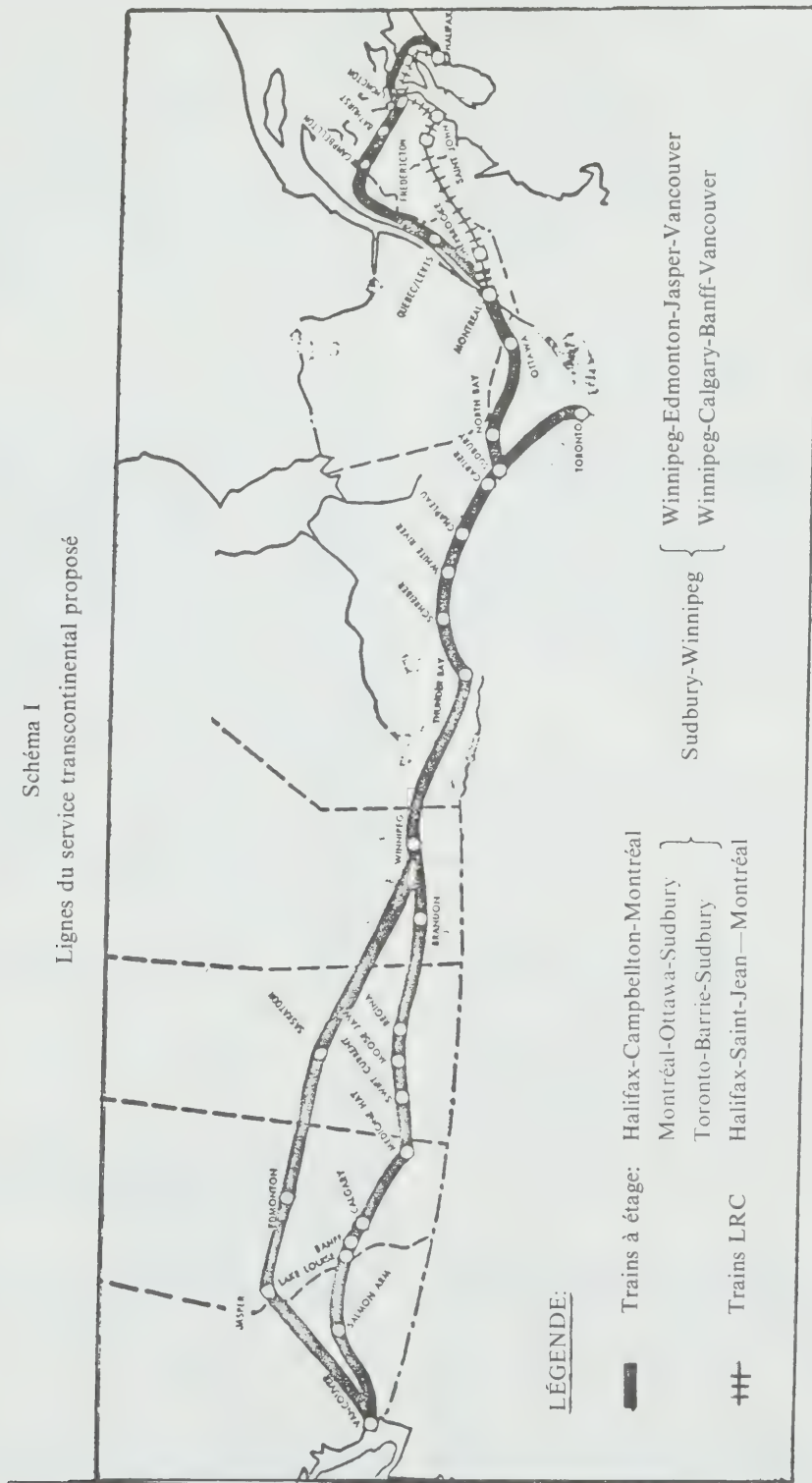
Quotidien*	Quotidien				Quotidien*	Quotidien
0800	1600	LV*	Halifax	AR	2330	1600
1145	2000	AR	Moncton	AR	1945	1200
1315	—	AR	Saint John	AR	1815	—
—	2340	AR	Campbellton	AR	—	0830
2200	0800	AR	Montréal	LV	0800	2200

Trajets du Transcontinental de l'Ouest

Quotidien*	Quotidien				Quotidien*	Quotidien
	1330	LV	Montréal	AR	1955	
	1540	AR	Ottawa	AR	1745	
	2135	AR	North Bay	AR	1130	
	2330	AR	Sudbury	LV	0955	
	1740	LV	Toronto	AR	1535	
	2315	AR	Sudbury	LV	1000	
	0030	LV	Sudbury	AR	0855	
	1445	AR	Thunder Bay	AR	1825	
	2230	AR	Winnipeg	LV	0855	
2330	2340	LV	Winnipeg	AR	0755	0735
	0730	AR	Regina	AR	2330	
	1315	AR	Medicine Hat	AR	1745	
	1650	AR	Calgary	AR	1345	
	1930	AR	Banff	AR	1135	
	0500	AR	Kamloops	AR	0005	
0900		AR	Saskatoon	AR	1630	2155
1445		AR	Edmonton	AR		1430
2115		AR	Jasper	AR		0825
0545		AR	Kamloops	AR		2315
1400	1225	AR	Vancouver	LV		1400

Notes: *Trains LRC. Tous les autres trains comportant du matériel à étage. *LV = Départ.

Schéma I
Lignes du service transcontinental proposé



V. TRAIN CONSISTS AND REVENUE PASSENGER CAPACITY

The 1980 passenger service provided by VIA for the peak and off-peak periods was used as the basis for comparing the single level and bi-level train options. The number of coach, dayniter and sleeper seats available over major route segments was calculated from VIA's "Consist and Marshalling Instructions of Trains" for the peak and off-peak period. The consist of the bi-level train was developed to provide equivalent passenger capacity to the single level train. The availability of cafe, lounge and meal service facilities is approximately the same between both options.

The configuration of the bi-level cars is shown in Table II. The revenue passenger carrying capacity of these cars is significantly higher than in Amtrak's bi-level cars. The seating capacity of the bi-level cars is based on the same seating densities as that in the single level cars in use on the transcontinental trains. Multiple functions are incorporated into several of the cars to provide the best use of space. For example, coach and baggage services are in a single bi-level car rather than two single level cars. A minimal consist of a coach-baggage, dayniter, coach-meal/lounge, dining lounge-dormitory and sleeping car operate over each route segment. Additional coach and sleeping cars are added to these minimal consists to bring the seating capacity of the bi-level train up to the capacity of the conventional, single level train.

The number of diesel locomotives assigned to the conventional and bi-level options was based on the car limits defined in the "Consist and Marshalling of Trains" book. Sample pages from the "Consist and Marshalling of Trains" book are attached as Appendix I.

In Tables III-V are shown the number of diesels, cars by type and revenue seats operated by VIA in 1980 during the peak and off-peak seasons on major route segments for the eastern and western transcontinental services by VIA in 1980. Also shown is the number of diesels and bi-level cars by type required to provide revenue seating capacity equivalent to that of the single level conventional trains. The peak period encompasses 90 days extending from late June to early September and the Christmas holiday period. The rest of the year is defined as off-peak when smaller consists are operated.

VI. DEVELOPMENT OF SINGLE LEVEL AND BI-LEVEL TRAIN RELATED COSTS

The costs developed in this study are for train related expenses only. Station, yard switching headquarters and other expenses are *not* included. These expenses will not change significantly whether conventional or bi-level cars are operated. Train crew, sleeping, lounge and meal service staff wages are included in the car costs.

V. COMPOSITION DES TRAINS ET CAPACITÉ DE VOYAGEURS PAYANTS

Le service voyageurs de 1980 offert par VIA pour les périodes de pointe et pour les périodes normales a été utilisé comme base de comparaison des options trains traditionnels et trains à étage. On a calculé le nombre de places en coach, coach superconfort et voiture-lits sur les principaux segments de ligne d'après le livre de VIA «Consist and Marshalling Instructions of Trains» pour la période de pointe et la période normale. La composition du train à étage a été élaborée pour offrir une capacité-voyageurs équivalente à celle du train traditionnel. Les services à offrir, c'est-à-dire café-bar et repas sont à peu près les mêmes pour les deux options.

L'agencement des voitures à étage est présenté au Tableau II. La capacité de transport de voyageurs payants de ces voitures est sensiblement plus élevée que celle des voitures à étage d'Amtrak. On s'est fondé pour la capacité des places des voitures à étage sur les mêmes capacités de places que celles des voitures traditionnelles en usage dans les trains transcontinentaux. Plusieurs des voitures comportent de multiples fonctions de façon à rentabiliser au maximum l'espace. Par exemple, les services coach et bagages se trouvent dans une voiture unique à étage plutôt que dans deux voitures traditionnelles. Un train comprenant au minimum un coach-bagages, un coach superconfort, un coach-restaurant/salle, une voiture restaurant-bar, une salle-dortoir et voiture-lits se retrouvent sur chaque tronçon de la ligne. On ajoute à cette composition minimale le nombre de coaches et de voitures-lits supplémentaires requis pour porter la capacité de places du train à étage au niveau de la capacité du train traditionnel.

On s'est appuyé, en ce qui concerne le nombre de locomotives Diesel affectées aux trains traditionnels et à étage, sur les chiffres donnant le nombre maximum de voitures dans le livre «Consist and Marshalling of Trains». L'Appendice I est constitué de pages tirées du livre «Consist and Marshalling of Trains», à titre d'exemple.

Dans les tableaux III à V, on peut voir le nombre de locomotives Diesel, de voitures, par catégorie, et de places payantes exploitées par VIA en 1980 en saison de pointe et en saison normale sur les principaux tronçons de la ligne des services transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest. On peut également voir le nombre de locomotives Diesel et de voitures à étage, par catégorie, nécessaires pour offrir une capacité de places payantes équivalente à celle des trains traditionnels. La période de pointe correspond à 90 jours allant de la fin juin au début septembre et comportant la période des vacances de Noël. Le reste de l'année est appelé période normale lorsque le trafic est moins important.

VI. ÉTABLISSEMENT DES COÛTS DES TRAINS TRADITIONNELS ET À ÉTAGE

Les coûts établis dans la présente étude concernent uniquement les frais reliés aux trains. On n'a pas inclus les frais des gares, ni ceux du triage, de l'administration ou autres frais. Ces frais ne subiront pas d'importants changements quel que soit le type de voiture choisie, traditionnelle ou à étage. Le coût du personnel des trains, des salaires du personnel préposé au service des voitures-lits, des salles et des repas a été inclus dans le coût des voitures.

The "short cost" formula developed by the CTC for use during the transcontinental hearings was employed to develop the diesel and car mile costs. The "short cost" formula is based on a per mile unit cost for diesel locomotives, baggage, coach, dayniter, cafe-lounge, diner, lounge, sleeper and crew cars. The per mile cost is multiplied by the diesel and car mileage for the peak and off-peak periods. These are then summed to develop annual costs. The short costs are based on 1975 studies. The short costs were inflated to 1980 cost levels based on the increase in the CN cost claim for the Montreal-Halifax service between 1975 and 1978. The inflation rate was extrapolated to 1980. The total cost increase was 51p. 100 for the period 1975 to 1980.¹

The cost development of the rebuilt single level car options and the bi-level equipment option is based on the short cost formula. Amtrak experience has been drawn upon to develop estimates of the cost of operating rebuilt or new equipment. Amtrak's rebuilt equipment is similar to that of the ex-CP Rail rolling stock operated on the transcontinental service. Amtrak believes that the rebuilt equipment has reduced its train costs by approximately 5p. 100. This reduction will be used to calculate savings accruing from the rebuilt conventional equipment options. While it is too early to have detailed cost analysis of its bi-level equipment, Amtrak believes the "Superliner" bi-level cars are costing no more to operate than the rebuilt single level cars they replaced. For the purposes of this study, the cost of operating a bi-level coach, dayniter and sleeper has been assumed to be the same as the unrebuilt CN/CP single level coach, dayniter or sleeper respectively. This is a conservative approach which may overstate costs by 5p. 100. The costs for multiple function bi-level car configurations, the baggage-coach, coach-meal/lounge, high capacity diner, and lounge-crew cars, are based on the short costs for the unrebuilt single level car most closely approximating the bi-level car configuration with adjustments made as required. The short cost development for each bi-level car type is shown in Table VI.

The cost is calculated by multiplying the number of diesels and types of cars assigned to each route segment by the number of trips in the peak and off-peak periods. This is then multiplied by the route mileage of each segment and then by the relevant short cost. The costs for each car type and locomotives is summed for the peak and off-peak periods to yield the total annual cost. Equipment assignments by route segment are shown in Tables III to IV. The operational

La formule des «coûts désignés», mise au point pas la CCT au cours des débats sur le service transcontinental a été employée pour le calcul du coût au mille des locomotives Diesel et des voitures. La formule des «coûts désignés» est fondée sur le coût unitaire au mille des locomotives Diesel, du compartiment-bagages, du coach, du coach superconfort, du café-bar, de la voiture restaurant-bar, de la salle, de la voiture-lits et des voitures du personnel. On multiplie le coût au mille par le nombre de milles parcourus par la locomotive Diesel et les voitures en période de pointe et en période normale. On fait alors la somme des coûts pour obtenir les coûts annuels. Les coûts désignés s'appuient sur des études de 1975. On a indexé les coûts désignés pour calculer les coûts de 1980 en se fondant sur l'augmentation des créances du CN pour le service Montréal-Halifax de 1975 à 1978. On a extrapolé le taux d'inflation pour 1980. L'augmentation totale des coûts a été de 51p. 100 pour la période 1975 à 1980¹.

Dans notre analyse des deux options, réfection des voitures traditionnelles et achat de matériel à étage, l'établissement des coûts se fonde sur la formule des coûts désignés. On a tiré parti de l'expérience Amtrak pour déterminer les prévisions de coût d'exploitation du matériel refait ou d'un nouveau matériel. Le matériel refait d'Amtrak est analogue au matériel roulant de l'ancien CP Rail exploité pour le service transcontinental. Amtrak considère que le matériel refait a réduit d'environ 5p. 100 le coût de ses trains. On utilisera ce chiffre pour calculer les économies accumulées dans le cadre de l'option de la réfection du matériel traditionnel. Bien qu'il soit trop tôt pour disposer d'une analyse approfondie des coûts de son matériel à étage, Amtrak considère que ses voitures à étage «Superliner» ne coûtent pas plus à exploiter que les voitures traditionnelles refaites qu'elles ont remplacées. Dans le cadre de notre étude, on a pris comme hypothèse de travail que le coût d'exploitation d'un coach à étage, coach superconfort et voiture-lits, était le même que celui d'un coach traditionnel, coach superconfort ou voiture-lits, non refaits, du CN ou du CP. C'est là une méthode prudente qui augmente peut-être les coûts de 5p. 100. Les coûts des voitures à fonctions multiples, comprenant le bagages-coach, le coach-restaurant/salle, la voiture restaurant-bar de grande capacité et les voitures salle-personnel, s'appuient sur les coûts désignés des voitures traditionnelles non refaites les plus proches possibles de la composition des voitures à étage avec des redressements apportés selon les besoins. L'établissement des coûts désignés pour chaque type de voiture à étage figure au tableau VI.

On calcule le coût en multipliant le nombre de locomotives Diesel et de types de voitures affectés à chaque tronçon de ligne par le nombre de voyages en période de pointe et en période normale. Ce chiffre est ensuite multiplié par le nombre de milles du trajet de chaque tronçon puis le résultat par le coût désigné pertinent. On additionne le coût de chaque type de voitures et des locomotives en période de pointe et en période normale pour obtenir le coût annuel total. L'affecta-

¹ Whether "the increase" is 50 per cent or 60 per cent is a minor consideration because the purpose of this paper is to evaluate the cost of the bi-level versus single level options at the same point in time using the same short cost base. Any error will reflect magnitude not the direction of the costs.

¹ Que l'«augmentation» soit de 50 p. 100 ou de 60 p. 100 constitue un détail mineur étant donné que le but de notre document est d'évaluer le coût des trains à étage par rapport au coût des trains traditionnels à la même époque en utilisant les mêmes coûts désignés comme base. Toute erreur est donc une erreur de grandeur et non d'analyse des coûts.

statistics and costs for peak and off-peak periods are shown in Tables VII and VIII.

VII. ECONOMIC ANALYSIS OF SINGLE LEVEL CONVENTIONAL TRAIN VERSUS BI-LEVEL TRAINS

A. 1980 Operating Cost of Conventional Single Level Trains Compared to Bi-Level Trains

Based on the short cost analysis, the bi-level trains are significantly cheaper to operate than the conventional single level trains. The primary reason is the smaller bi-level train consists made possible by the greater seating capacity of each bi-level car. Due to the greater design efficiencies possible with the bi-level equipment, costs would decrease 31.5 per cent for the transcontinental services. If VIA had operated bi-level equipment in 1980, this would have saved \$34.7 million. Average train size would decrease from 11.68 single level to 7.60 bi-level cars. Diesel and car miles are reduced by 32.7 per cent and 34.9 per cent respectively. All bi-level consists have been developed to provide equivalent passenger carrying capacity and amenities over all critical route segments (see Table II to IV). Total bi-level seating capacity is 12.9 per cent over single level capacity.

VIA's cost of operating the diesel and passenger cars would fall from 8.49¢ to 5.15¢ per seat mile—a decrease of 39.3 per cent due to the reduction in the number of car miles operated due to the higher seating capacity in each car.

VIA should require significantly fewer diesel units and passenger cars to operate the service if bi-level cars were operated. Bi-level trains would require 220 cars rather than the conventional trains 371 single level cars to provide the same passenger carrying capacity and amenities. As bi-level trains are shorter and lighter, fewer diesel locomotives are necessary to power the bi-level trains. Conventional trains require 56 diesels and bi-level trains only 35 diesels.

Financial and operating statistics for the eastern transcontinental is shown in Table VII, those for the western transcontinental in Table VIII and for both services in Table IX.

Car and diesel locomotive utilization is greatly improved as shown in Table X. Fewer cars and diesels are required to meet the 90 day peak period of summer and Christmas patronage. The conventional single level trains require 187 cars and 20 diesels over the off-peak period car and diesel requirements to meet peak period demand. This is an increase of 102 per cent over off-peak car requirements and 56 per cent over off-peak diesel requirements. Bi-level trains would require an additional 92 cars and 8 diesel above the off-peak requirements to meet peak period demand. This is an increase of 72 per cent over

tion du matériel par tronçon de ligne figure dans les tableaux III à IV. Les statistiques et coûts d'exploitation pour la période de pointe et la période normale figurent dans les tableaux VII et VIII.

VII. ANALYSE ÉCONOMIQUE DES TRAINS TRADITIONNELS PAR RAPPORT AUX TRAINS À ÉTAGE

A. Coûts d'exploitation de 1980 des trains traditionnels comparativement aux coûts d'exploitation des trains à étage

D'après l'analyse des coûts désignés, les trains à étage coûtent nettement moins cher à exploiter que les trains traditionnels. La raison essentielle en est la composition plus courte des trains à étage, qui est rendue possible par la plus grande capacité de places de chaque voiture à étage. Grâce à un aménagement optimisé de l'espace dans le matériel à étage, les coûts diminueraient de 31,5 p. 100 pour les services transcontinentaux. Si VIA avait exploité du matériel à étage en 1980, ceci lui aurait permis d'économiser 34,7 millions de dollars. La taille moyenne des trains serait passée de 11,68 voitures traditionnelles à 7,60 voitures à étage. Le nombre de milles des locomotives Diesel et des voitures aurait été réduit de 32,7 p. 100 et de 34,9 p. 100 respectivement. Toutes les compositions choisies pour les trains à étage l'ont été pour offrir une capacité de transport voyageurs et des commodités équivalentes sur tous les tronçons de ligne critiques (cf. les tableaux II à IV). La capacité totale de places des trains à étage dépasse de 12,9 p. 100 celle des trains traditionnels.

Le coût d'exploitation des locomotives Diesel et des voitures de VIA passerait de 8,49 cents à 5,15 cents le mille-place—c'est-à-dire qu'il diminuerait de 39,3 p. 100 à cause de la réduction du nombre de milles-voiture du trafic due à une capacité de places plus élevée dans chaque voiture.

VIA aurait besoin de nettement moins de locomotives Diesel et de voitures pour exploiter les services si elle choisissait les voitures à étage. Les trains à étage nécessiteraient 220 voitures alors que les trains traditionnels nécessiteraient 371 voitures pour offrir la même capacité de transport de voyageurs et les mêmes commodités. Étant donné que les trains à étage sont plus courts et plus légers, on a besoin de moins de locomotives Diesel pour les tirer. Les trains traditionnels nécessitent 56 locomotives Diesel tandis que les trains à étage n'ont besoin que de 35 locomotives Diesel.

Les statistiques financières et d'exploitation pour le service transcontinental de l'Est figurent au tableau VII, celles du service transcontinental de l'Ouest figurent au tableau VIII et les deux services sont présentés au tableau IX.

Comme l'indique le tableau X, l'utilisation des voitures et des locomotives Diesel s'en trouve grandement améliorée. On a besoin d'un nombre moins important de voitures et de locomotives Diesel pour faire face à la période de pointe de 90 jours de l'été et des fêtes de Noël. Les trains traditionnels nécessitent 187 voitures et 20 locomotives Diesel supplémentaires par rapport aux besoins en locomotives et en voitures de la période normale pour répondre à la demande en période de pointe. Ceci correspond à une augmentation de 102 p. 100 des voitures nécessaires en période normale et de 56 p. 100 par rapport aux

off-peak car requirements and 30 per cent over off-peak diesel requirements.

B. Cost of Rebuilding Conventional Trains Versus Purchasing New Equipment

VIA has two equipment options. Either it can refurbish the cars assigned to the transcontinental service or it can purchase new cars. Amtrak's experience in the United States has shown conventional cars can be rebuilt with electric heating and air-conditioning systems for approximately \$150,000 per car. This would eliminate the most common malfunctions of the equipment, allow the transcontinental trains to operate on-time more frequently, and to improve passenger comfort. In 1975, 63.1 per cent of the passenger car equipment malfunctions were associated with the antiquated heating, air-conditioning or electrical systems (see Table XI). The rebuilt cars would receive an overhaul of retained mechanical components, trucks and a general renewal of upholstery, paint and other cosmetic improvements. Amtrak is spending approximately \$200,000 per car for such renovations. The electric conversion programme is viewed as a stop-gap measure until additional funds can be secured to replace these cars built in the 1950's.

Rebuilding the conventional single level cars would cost \$156 million—\$55.6 million for conversion to electrical heat and air-conditioning and an additional \$83.5 million to refurbish the mechanical components and the interiors of 371 passenger cars. A further \$16.8 million is necessary to rebuild 56 diesel locomotives. Based on Amtrak's expectations, the refurbished equipment would then have a life of ten years when new equipment would have to be purchased.

The rebuild single level trains would probably cost about p. 1005 less to operate than at present due to the extensive modernization of mechanical components and rebuilt heating and air-conditioning systems.

To equip the transcontinental services with bi-level equipment would cost \$368 million—\$308 million for 220 passenger cars and \$60 million for diesel locomotives. If orders were placed in 1981, the equipment would be in service in 1984. All costs are based on 1984 delivery costs.¹ The passenger cars would have at least at forty year life and the diesels a thirty year life.

¹ A bi-level car would have cost \$0.9 million in 1980. Assuming a 12 per cent inflation rate for 1981, 1982, 1983 the price would increase to \$1.4 million in 1984. A diesel locomotive would have cost \$1.15 million in 1980. Assuming a 12 per cent inflated rate of 1981, 1982 and 1983, the price would increase to \$1.8 million per locomotive in 1984.

locomotives Diesel nécessaires en période normale. Les trains à étage nécessiteraient 92 voitures supplémentaires et 8 locomotives Diesel de plus qu'en période normale pour répondre à la demande de la période de pointe. Ceci correspond à une augmentation de 72 p. 100 par rapport aux besoins en voitures de la période normale et de 30 p. 100 par rapport aux besoins en locomotives Diesel de la période normale.

B. Coût de la réfection des trains traditionnels par rapport à l'achat d'un nouveau matériel

VIA se trouve devant deux possibilités concernant le matériel. Elle peut remettre à neuf les voitures affectées au service transcontinental ou elle peut acheter de nouvelles voitures. L'expérience d'Amtrak aux États-Unis a démontré que l'on peut refaire les voitures traditionnelles en les dotant de systèmes de chauffage et de conditionnement de l'air à l'électricité pour environ 150 000 \$ par voiture. Ceci éliminerait les pannes les plus courantes du matériel, permettrait aux trains transcontinentaux d'être plus fréquemment exacts et d'améliorer le confort des voyageurs. En 1975, 63,1 p. 100 des pannes du matériel des voitures étaient reliées à la vétusté des systèmes de chauffage, de conditionnement de l'air ou d'électricité (voir tableau XI). Les voitures refaites feraient l'objet d'une révision complète des pièces mécaniques qui ne seraient pas remplacées, des bogies, et d'une rénovation générale du rembourrage, de la peinture et autres améliorations esthétiques. Amtrak a dépensé environ 200 000 \$ par voiture pour ce genre de rénovation. Le programme de conversion à l'électricité est considéré comme un palliatif jusqu'à ce que l'on puisse trouver des fonds supplémentaires pour remplacer ces voitures construites dans les années 1950.

La réfection des voitures traditionnelles coûterait 156 millions de dollars—soit 55,6 millions de dollars pour la conversion au chauffage et au conditionnement de l'air à l'électricité et 83,5 millions de dollars supplémentaires pour remettre à neuf les pièces mécaniques et l'intérieur de 371 voitures. A cela s'ajoutent 16,8 millions de dollars supplémentaires par la réfection de 56 locomotives Diesel. Si l'on se fie aux prévisions d'Amtrak, le matériel remis à neuf aurait alors une durée de dix ans, après quoi il faudrait acheter du nouveau matériel.

Les trains traditionnels refaits coûteraient probablement à peu près 5p. 100 de moins à exploiter que les trains actuels à cause de l'importante modernisation des pièces mécaniques et de la reconstruction des systèmes de chauffage et de conditionnement de l'air.

Pour doter les services transcontinentaux de matériel à étage, il en coûterait 368 millions de dollars—c'est-à-dire 308 millions de dollars pour 220 voitures et 60 millions de dollars pour les locomotives Diesel. Si l'on effectue les commandes en 1981, le matériel sera en service en 1984. Tous les coûts sont fondés sur les coûts de livraison en 1984¹. Ces voitures auraient

¹ Une voiture à étage aurait coûté 0,9 million de dollars en 1980. Si l'on prend comme hypothèse une indexation du prix de 12 p. 100 pour 1981, 1982 et 1984, le prix atteindra 1,4 million de dollars en 1984. Une locomotive Diesel aurait coûté 1,15 million de dollars en 1980. Si l'on prend comme hypothèse une indexation du prix de 12 p. 100 en 1981, 1982 et 1983, le prix passera à 1,8 million de dollars la locomotive en 1984.

Assuming that both the rebuilt trains or new bi-level trains would be operational January 1, 1984, it would take 7.60 years to payback the \$368 million cost for bi-level cars and new diesels from the savings in operating costs over the single level train operating costs. It would take 15.82 to 19.45 years to payback the cost of re-building the single level cars from the savings resulting from the reduction in current operating costs. The length of the payback period depends upon the extent of rebuilding done. *Unless the single level cars have at least 16 years of life remaining after 1984, the money spent to re-condition them would not be recoverable and would merely increase the deficit of transcontinental services.* If the equipment lasted more than 16 years, it would be 50 years old. It is highly unlikely that the fleet size necessary to maintain the service could be held together to such an age. Hence, the capital spent in rebuilding would be noncoverable. payback calculations are shown in Table XII.

C. Cost of Operating the Rebuilt Single Level Trains Compared to Bi-Level Trains for the Years 1984-2003

The rebuilt single level trains would cost \$1,898 million to operate over the ten years between 1984 and 1993 while the bi-level train would cost p. 1001,369 million—a reduction of \$528 million dollars. Over the twenty years between 1984 and 2003, the bi-level train option would cost \$1.6 billion less to operate than the rebuilt single level train option. this is a saving of 27.9 per cent. Calculation of the payback period and annual operating expenses of the rebuilt single level and bi-level train options are shown in Tables XII and XIII.

D. Problems Associated With Continued Operation of Single Level Cars

Bi-level cars would help solve the problems which limit the cost effectiveness of the present transcontinental rail service:

- (1) The low passenger-seating capacity of single level passenger cars, especially sleeping cars. Bi-level cars can carry 47 per cent more coach passengers, 54 per cent more dayniter and 95 per cent more sleeping car passengers than single level cars. Bi-level and single level car revenue seating capacities are shown in Table XIV;
- (2) The high ratio of non-revenue cars to passenger-carrying cars. For example, between Calgary and Vancouver in the off-peak season, the transcontinental consists of ten single level cars. Five cars—a bag-

au moins une durée de quarante ans et les locomotives Diesel une durée de trente ans.

Si l'on suppose que les trains refaits ou les nouveaux trains à étage seront en exploitation le 1^{er} janvier 1984, il faudra 7,60 ans pour recouvrer le coût des 368 millions de dollars des voitures à étage et des nouvelles locomotives à même les économies des coûts d'exploitation réalisées par rapport aux coûts d'exploitation des trains traditionnels. Il faudrait de 15,82 à 18,45 ans pour recouvrer le coût de réfection des voitures traditionnelles à même les économies réalisées grâce à la réduction des coûts d'exploitation actuels. La durée de la période de recouvrement dépend de l'importance de la réfection. *A moins que les voitures traditionnelles n'aient au moins 16 ans de vie après 1984, l'argent dépensé pour les reconditionner sera impossible à recouvrer et ne fera qu'augmenter le déficit des services transcontinentaux.* Si le matériel durait plus de 16 ans, il aurait 50 ans d'usage. Il est tout à fait invraisemblable que le nombre de véhicules nécessaires pour assurer le service puisse être maintenu en état pendant tout ce temps. Par conséquent, le capital consacré à la réfection serait irrécouvrable. Les calculs du recouvrement figurent au tableau XII.

C. Coût d'exploitation des trains traditionnels refaits par rapport aux trains à étage pour les années 1984-2003

Les trains traditionnels refaits coûteraient 1,898 milliard de dollar en frais d'exploitation pendant dix ans, de 1984 à 1993, tandis que les trains à étage ne coûteraient que 1,369 milliard de dollars—c'est-à-dire 528 millions de dollars de moins. Sur une période de vingt ans, de 1984 à 2003, l'option es trains à étage coûterait 1,6 milliard de dollars de moins en frais d'exploitation que l'option des trains traditionnels refaits. Ceci constitue une économie de 27,9p. 100. Le calcul de la période de recouvrement et des frais d'exploitation annuels dans le cadre des deux options figure aux tableaux XII et XIII.

D. Problèmes envisagés si l'on continue à exploiter les voitures traditionnelles

Les voitures à étage aideraient à résoudre les problèmes qui limitent la rentabilité de l'actuel service ferroviaire transcontinental:

- (1) la faible capacité de places des voitures traditionnelles, en particulier des voitures-lits. Les voitures à étage peuvent transporter 47 p. 100 de plus de voyageurs en coach, 54 p. 100 de plus de voyageurs en coach Superconfort et 95 p. 100 de plus de voyageurs de voitures-lits que les voitures traditionnelles. La capacité de places payantes des voitures traditionnelles et des voitures à étage figure au tableau XIV;
- (2) la quantité importante de voitures non génératrices de recettes par rapport au nombre de voitures de transport-voyageurs. Par exemple, entre Calgary et Vancouver en saison normale, la composition du

gage, buffet-bar-lounge, diner, lounge¹, and crew car—have no revenue seats. A bi-level train would consist of eight cars. Only two—a diner and lounge/crew dormitory car—would have no revenue seats. The bi-level design allows non-revenue functions to be built into cars with revenue passenger accommodation. Baggage and meal/lounge space are built into the lower level of cars with revenue coach seating on the upper deck. The number of revenue seats per car mile measures the amount of revenue to non-revenue car miles on the train. Bi-level consists have 73 per cent more revenue seats per car mile than the single level cars (see Table XIV);

Transcontinental est de dix voitures traditionnelles. Cinq voitures—le fourgon à bagages, la voiture buffet-bar-salle, la voiture restaurant-bar, la voiture-salle¹, et la voiture du personnel—n'ont pas de places payantes. Le train à étage comprendrait huit voitures. Seules deux des voitures—une voiture restaurant-bar et une voiture/salle dortoir réservée au personnel—n'auraient pas de places payantes. La conception des voitures à étage permet d'insérer les fonctions non génératrices de recettes dans les voitures où sont installés les voyageurs payants. Le compartiment réservé aux bagages et l'espace nécessaire aux repas et à la salle sont intégrés au niveau inférieur des voitures comportant des places payantes au niveau supérieur. Le nombre de places payantes par mille-voiture correspond au montant des recettes par rapport aux milles-voiture non générateurs de recettes du train. La composition d'un train à étage offre 73 p. 100 de plus de places payantes par mille-voiture que les voitures traditionnelles (cf. tableau XIV);

- (3) Poor energy efficiency due to low seating densities and heavy weight of 1950 era single-level cars. The average train in the off-peak period consists of ten cars weighing a total of 671 tons with 243 revenue seats (see Table II) a weight of 2.76 tons per revenue passenger seat. The bi-level train would consist of six cars weighing 464 tons with 283 seats—a weight of 1.64 tons per revenue seat. This represents a weight reduction of 41 per cent over the single level cars which would improve the energy efficiency of transcontinental trains significantly;
- (4) Inability of single level trains to meet demand for rail transport in summer peak. The demand of rail transport in the summer is much greater than the available supply of seats. VIA is operating the maximum train lengths CP and CN will permit. Track congestion in the Rocky Mountains prohibits the addition of another train. The bi-level train is significantly below the train length limits imposed by the railways in the summer months. Hence, it would be possible to add more cars to the trains in the summer months and increase revenues with a minimal increase in costs.

- (3) le médiocre rendement énergétique dû à la faible densité des places et au poids élevé des voitures traditionnelles des années 1950. Le train moyen en période normale comprend dix voitures pesant au total 671 tonnes pour 243 places payantes (cf. tableau II) c'est-à-dire 2,76 tonnes par place payante. Le train à étage comprendrait six voitures pesant 464 tonnes pour 283 places—c'est-à-dire un poids de 1,64 tonne par place payante. Ceci représente une diminution du poids de 41 p. 100 par rapport aux voitures traditionnelles qui améliorerait le rendement énergétique des trains transcontinentaux de façon non négligeable;
- (4) l'inaptitude des trains traditionnels à répondre à la demande de transport ferroviaire en période de pointe d'été. La demande de transport ferroviaire l'été est beaucoup plus grande que le nombre de places disponibles. VIA exploite des trains dont la longueur maximum est celle permise par le CP et le CN. La congestion des voies dans les Rocheuses empêche de mettre en service des trains supplémentaires. Le train à étage est nettement au-dessous des limites de longueur imposées par les chemins de fer dans les mois d'été. Par conséquent, il serait possible d'ajouter des voitures supplémentaires aux trains dans les mois d'été et d'augmenter les recettes avec une augmentation minimum des frais.

E. Additional Benefits of Bi-Level Trains

While the case for re-equipping the transcontinental services with bi-level cars is impressive on a pure cost savings basis, the new equipment should improve the on-time schedule reliability and provide a new image for the service. Better on-time reliability and a return to the faster schedules of the 1960's would encourage the re-development of intercity travel mar-

E. Avantages supplémentaires des trains à étage

Si l'on se place du point de vue purement économique, les économies permises par le nouveau matériel à étage des services transcontinentaux sont impressionnantes, mais de plus, le nouveau matériel améliorerait la confiance des voyageurs en l'exactitude des trains et offrirait une nouvelle image du service. L'amélioration de l'exactitude des trains et le retour

¹ The "Park" car has nine sleeping berths but is sold only as a last resort.

¹ La voiture «Park» comporte neuf couchettes mais n'est louée qu'en dernier ressort.

kets on the transcontinental service. Increased passenger handlings would increase load factors and revenues thereby decreasing deficits.

Consider the analogous case of Amtrak's train, the "Empire Builder" which operates between Chicago, Illinois and Seattle, Washington, a distance of 2,280 miles. During the first ten months of 1980, after it was equipped with new bi-level cars, ridership increased 27 per cent compared to a system-wide increase of 7 per cent for other long haul trains. The Railway Transport Committee in its "Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service" found that passenger revenues would increase by 28 per cent with the introduction of bi-level equipment. Revenues were predicted to rise from \$36.3 to \$46.7 million. Passenger miles would increase by the 19 per cent from 588 to 703 million. Losses per passenger mile would decrease by 52 per cent from 11.9c. to 5.2c. pe mile. These findings assumed a route structure similar to the current transcontinental routes, a 3 day/4 night schedule and increased demand due to reliability and attraction of new equipment (see Appendix II).

The transcontinental service is now operating with an annual load factor of approximately 55 per cent. However, during the summer months the train is sold out. Between 1975 and 1980, passenger capacity on the western transcontinental during the summer months fell by 9 per cent due to car shortages, fewer trains and restrictions imposed by CN and CP on the number of cars VIA can operate on each train. In the summer of 1976, Canadian National operated 22 cars on the "Super Continental" between Winnipeg and Vancouver (see Appendix III). In 1980, Canadian National imposed an 18 car limit between Winnipeg and Edmonton and a 21 car limit between Edmonton and Vancouver. CP frequently operated more than 20 cars on the "Canadian" between Sudbury and Vancouver in the 1960's. It has imposed an 18 car limit for 1980.

As the bi-level trains can provide the same number of revenue passenger seats as single level trains with fewer cars per train, VIA would be able to expand its passenger handling capacity within current railway imposed rail length limits. An additional four bi-level cars could be operated over the Calgary-Vancouver and Edmonton-Vancouver route segments without exceeding either the railway car limit or requiring additional locomotives or meal cars to handle the increased number of passengers on the trains. This would increase the revenue passenger capacity to a total of 1,650 spaces through the Rocky Mountains between Calgary-Vancouver and Edmonton-Vancouver. This represents an increase in revenue seats of 57 per cent over 1975 capacity and 72 per cent over 1980 capacity without requiring additional diesels or meal cars and train length would remain within the limits imposed upon VIA by the railways. The number of spaces available in coach, dayniter and sleeper accommodations in 1975, 1980 and with bi-level cars is shown in Table XV. The analysis of the new

aux trajets plus rapides des années 1960 stimuleraient la reprise des marchés des déplacements interurbains sur le service transcontinental. L'augmentation du nombre des voyageurs augmenterait la charge et les recettes et, par conséquent, diminuerait les déficits.

Étudions le cas analogue du train Amtrak, l'«Empire Builder» qui assure le transport entre Chicago, dans l'Illinois et Seattle, dans l'état de Washington, sur une distance de 2,280 milles. Durant les dix premiers mois de 1980, après avoir été doté de nouvelles voitures à étage, sa clientèle a augmenté de 27 p. 100 par rapport à une augmentation de 7 p. 100 à l'échelle de tout le réseau pour les autres trains de transport à grande distance. Le Comité des transports par chemin de fer dans son document «Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service» a déterminé que les recettes-voyageurs augmenteraient de 28 p. 100 avec l'introduction du matériel à étage. Les recettes, d'après les prévisions, sont censées passer de 36,3 millions de dollars à 46,7 millions de dollars. Les milles-voyageur augmenteraient de 19 p. 100, passant de 588 à 703 millions. Les pertes par mille-voyageur diminueraient de 52 p. 100, passant de 11,9c. à 5,2c. le mille. Ces conclusions prenaient comme hypothèse une structure de réseau analogue aux lignes transcontinentales actuelles, un trajet de 3 jours et 4 nuits et une augmentation de la demande à cause de la fiabilité et de l'intérêt suscité par le nouveau matériel (cf. Appendice II).

Le service transcontinental fonctionne actuellement avec un facteur de charge annuel d'environ 55 p. 100. Cependant, durant les mois d'été, le train est bondé. Entre 1975 et 1980, la capacité de voyageurs sur le Transcontinental de l'Ouest au cours des mois d'été a baissé de 9 p. 100 à cause du manque de voitures, de la suppression de trains et des restrictions imposées par le CN et le CP sur le nombre de voitures que VIA était autorisée à exploiter pour chaque train. Au cours de l'été 1976, le Canadien National exploitait 22 voitures constituant le «Super Continental» entre Winnipeg et Vancouver (cf. Appendice III). En 1980, le Canadien National imposait un maximum de 18 voitures entre Winnipeg et Edmonton et un maximum de 21 voitures entre Edmonton et Vancouver. Le CP exploitait fréquemment plus de 20 voitures constituant le «Canadian» entre Sudbury et Vancouver dans les années 1960. En 1980, on lui a imposé un maximum de 18 voitures.

Étant donné que les trains à étage peuvent offrir le même nombre de places de voyageurs génératrices de recettes que les trains traditionnels avec un nombre de voitures inférieur par trains, VIA aurait la possibilité d'augmenter sa capacité de transport de voyageurs dans le cadre des longueurs limites de train imposées actuellement par les chemins de fer. Quatre voitures supplémentaires à étage pourraient être exploitées sur les lignes Calgary-Vancouver et Edmonton-Vancouver sans que l'on dépasse la limite de voitures autorisée par le chemin de fer ou sans nécessiter de locomotives ou de voitures-restaurants supplémentaires pour le transport du nombre accru de voyageurs des trains. Ceci augmenterait la capacité de places payantes, portant le total à 1,650 places dans les Rocheuses sur les lignes Calgary-Vancouver et Edmonton-Vancouver. Ces chiffres représentent une augmentation de places payantes de 57 p. 100 par rapport à la capacité de 1975, et de 72 p. 100 par rapport à la capacité de 1980, sans nécessiter de locomotives ou de voitures-restaurants supplémentaires, et la longueur du

diesel and bi-level meal car capabilities to handle additional revenue cars in the bi-level train consist is shown in Tables XVI and XVII.

VIII. POSSIBLE BUILDERS OF BI-LEVEL CARS IN CANADA

Bi-level passenger cars can be built in Canada. Currently two companies could build the cars, though due to radically different designs the products of these two firms would not be compatible. The two firms are the Hawker Siddeley Canada with its car-building plant located at Thunder Bay and Vickers Canada of Montreal.

Hawker Siddeley has built bi-level cars for GO Transit commuter operations in Toronto. The cars have been well received. No bi-level cars for long-haul service have yet been built, however.

Vickers Canada is the Canadian licensee of the Budd Company of Philadelphia, Pennsylvania. Vickers would have 70-85 per cent Canadian content in any car order. The Budd Company has built bi-level cars for the U.S. transcontinental market. They are ready to modify the designs of the Pullman-Standard Car Company of Chicago which has completed a bi-level order for Amtrak. Due to financial reverses, Pullman is withdrawing from passenger car building. Budd is known for constructing well engineered, long-lasting equipment. Budd's stainless steel cars built for CP's Canadian are still used by VIA.

Both companies rail car plants are operating at less than capacity. Orders for new equipment would be handled expeditiously and would create many man hours of work to keep their skilled labour force at work.

train resterait dans les limites imposées à VIA par les chemins de fer. On présente au tableau XV le nombre de places disponibles en coach, en coach Superconfort en en voiture-lits en 1975 et en 1980, avec les voitures traditionnelles et avec les voitures à étage. Dans les tableaux XVI et XVII, on présente l'analyse de la capacité des nouvelles locomotives Diesel et des nouvelles voitures-restaurants à étage à constituer des voitures génératrices de recettes supplémentaires dans la composition des trains à étage.

VIII. CONSTRUCTEURS POSSIBLES DE VOITURES À ÉTAGE AU CANADA

Les voitures à étage peuvent être construites au Canada. Actuellement deux compagnies pourraient construire les voitures mais, à cause de conceptions radicalement différentes, les produits de ces deux entreprises ne seraient pas compatibles. Les deux sociétés sont la Hawker Siddeley Canada dont l'usine de construction de voitures est située à Thunder Bay et Vickers Canada de Montréal.

Hawker Siddeley a construit des voitures à étage pour le chemin de fer de banlieue de GO Transit à Toronto. Les voitures ont été bien accueillies. On n'a cependant pas encore construit de voitures à étage pour le service de transport à grande distance.

Vickers Canada est le concessionnaire canadien de la Budd Company de Philadelphie, en Pennsylvanie. Vickers donnerait un contenu canadien de 70 à 85 p. 100 à toute commande de voitures. La Budd Company a construit des voitures à étage pour le marché transcontinental américain. Elle s'apprête à modifier la conception de la Pullman-Standard Car Company de Chicago qui a réalisé une commande de trains à étage pour Amtrak. A cause de difficultés financières, Pullman s'est retiré de la construction de voitures de voyageurs. Budd est connu pour avoir construit du matériel bien conçu et durable. Les voitures en acier inoxydable de Budd, construites pour le réseau Canadien du CP sont encore utilisées par VIA.

Les usines de voitures de chemin de fer des deux compagnies ne fonctionnent pas à pleine capacité. Les commandes de nouveau matériel seraient traitées rapidement et donneraient de nombreuses heures-hommes de travail, ce qui leur permettrait de garder leur main-d'œuvre qualifiée au Travail.

TABLE I
TABULAR SUMMARY OF STUDY HIGHLIGHTS
(Based on 1980 Costs and Service Network)

	Eastern Transcontinental			Western Transcontinental		
	Current Equipment	Bi-Level Equipment	% Change	Current Equipment	Bi-Level Equipment	% Change
Cost Per Seat Mile (¢)*	7.37	4.91	(33.4)	8.76	5.21	(40.5)
Total Cost (\$000,000)*	18.67	13.69	(26.7)	91.63	61.92	(32.4)
Seat Miles Operated (000,000)	253.33	278.57	10.0	1,046.05	1,188.70	13.6
Cost of New Equipment (\$000,000)	—	72.00	—	—	296.80	—
Payback Period (Years)	—	7.60	—	—	7.60	—
Train Weight Per Seat Operated** (tons)	2.76	1.64	(40.6)	2.76	1.64	(40.6)
Schedule Time:						
Montreal-Vancouver (hours)	—	—	—	85	74	(12.9)
Montreal-Halifax (hours)	21	17	(19.0)	—	—	—
Equipment Required:						
Diesels: Peak	10	7	(30.0)	46	28	(39.1)
Off-Peak	7	7	—	29	20	(31.0)
Cars: Peak	61	40	(34.4)	310	180	(41.9)
Off-Peak	41	27	(34.2)	143	101	(29.4)
Total Savings under the 'Double-Spine' plan:						
1. Cost Reductions:	Bi-level Equipment			\$34.7 million		
	LRC Equipment			16.0 "		
2. Increased Revenue:	Additional demand arising from more reliable and faster schedules***			20.0 "		
TOTAL SAVING				70.7 "		

Note: Includes all train costs but excludes fixed costs which would not vary with the equipment operated, i.e. station costs, yard switching costs, VIA headquarter and marketing expenses.

*Calculation based on average off-peak train consists.

**Based on revenue increase calculated by the CTC in their Final Plan for western transcontinental service upgraded to 1980 revenue levels.

TABLE II
BI-LEVEL CAR CONFIGURATIONS AND PASSENGER CARRYING CAPACITY

Car Configuration	Upper Level	Lower Level	Revenue Generating Capacity
Baggage-Coach	80 Seats	Baggage Compartment	80
Coach	80 Seats	32 Seats	112
Coach-Meal/Lounge	80 Seats	24 Seat meal/lounge Take-out service	80
Diner	78 Seats	Kitchen/16 Seats	—
Lounge/Crew Dormitory	Lounge Area	Crew Dormitory	—
Sleepers	2 bed roomettes, bedrooms, family room and handicap room		43
Dayniter	56 Seats	24 Seats	80

TABLEAU I
RÉSUMÉ SOUS FORME DE TABLEAU DES POINTS IMPORTANTS DE L'ÉTUDE
 (D'après les coûts et le réseau de 1980 du service)

	Transcontinental de l'Est			Transcontinental de l'Ouest		
	Matériel actuel	Matériel à étage	% de changement	Matériel actuel	Matériel à étage	% de changement
Coût par mille-place (c)*	7.37	4.91	(33.4)	8.76	5.21	(40.5)
Coût total (000 000\$)*	18.67	13.69	(26.7)	91.63	61.92	(32.4)
Nombre de milles parcourus (000 000)	253.33	278.57	10.0	1,046.05	1,188.70	13.6
Coût du nouveau matériel (000 000\$)	—	72.00	—	—	296.80	—
Période de recouvrement (années)	—	7.60	—	—	7.60	—
Poids du train par place exploitée** (tonnes)	2.76	1.64	(40.6)	2.76	1.64	(40.6)
Durée du trajet:						
Montréal-Vancouver (heures)	—	—	—	85	74	(12.9)
Montréal-Halifax (heures)	21	17	(19.0)	—	—	—
Matériel requis:						
Loc. Diesel: Période de pointe	10	7	(30.0)	46	28	(39.1)
Période normale	7	7	—	29	20	(31.0)
Voitures: Période de pointe	61	40	(34.4)	310	180	(41.9)
Période normale	41	27	(34.2)	143	101	(29.4)

Total des économies réalisées dans le cadre du plan des voitures à étage:

1. Réduction des coûts:	Matériel à étage	34,7 millions de dollars
	Matériel LRC	16,0 " "
2. Augmentation des recettes:	Demande supplémentaire due à des trajets plus rapides et à une plus grande exactitude des trains***	20,0 " "
Économie totale		70,7 " "

N.B.: Comprend tous les frais relatifs aux trains mais ne comprend pas les frais fixes qui ne changent pas en fonction du matériel exploité, c'est-à-dire les frais des gares, les frais des gares de triage ainsi que les frais d'administration et de publicité de VIA.

*Calculs fondés sur la composition moyenne des trains en période normale.

**Fondé sur l'augmentation des recettes calculée par la CCT dans son plan final pour le service transcontinental et indexé pour donner le montant des recettes de 1980.

TABLEAU II
AGENCEMENT DES VOITURES À ÉTAGE ET CAPACITÉ DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Agencement des voitures	Étage	Niveau rez-de-chaussée	Capacité de voyageurs payants
Bagages-coach	80 places	Compartiment-bagages	80
Coach	80 places	32 places	112
Coach-restaurant/salle	80 places	Restaurant/salle-24 places Repas à emporter	80
Voiture-restaurant-bar	78 places	Cuisine/16 places	—
Salle/Section dortoir-salle du personnel		Dortoir du personnel	—
Voiture-lits	Chambrette à deux places, chambres, chambres familiales et chambres pour handicapés		43
Coach Superconfort	56 places	24 places	80

TABLE III
WESTERN TRANSCONTINENTAL NUMBER OF CONVENTIONAL CARS OPERATED AND SEATING CAPACITY PROVIDED
FOR THE OFF-PEAK SEASON COMPARED TO THE NUMBER OF BI-LEVEL CARS
REQUIRED TO PROVIDE EQUIVALENT SEATING CAPACITY

Train consist	Diesels		Baggage		Coach		Dayniter		Meal		Lounge		Sleeper		Crew		Total	
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi
Montreal-Sudbury	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1*	1	2	1	-	-	7	5
Toronto-Sudbury	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	3*	2	-	-	7	5
Sudbury-Winnipeg	2	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1*	1	5*	3	-	-	12	8
Winnipeg-Calgary	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	-	10	6
Calgary-Vancouver	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	-	10	6
Winnipeg-Edmonton	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1	-	1	2	1	-	-	8	6
Edmonton-Jasper	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1	-	1	2	1	-	-	8	6
Jasper-Vancouver	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1	-	1	2	1	-	-	8	6
<i>Number of revenue seats</i>																		
Montreal-Sudbury	-	-	-	-	60	80	52	80	-	-	-	-	43	43	-	-	155	203
Toronto-Sudbury	-	-	-	-	76	80	52	80	-	-	-	-	53	86	-	-	181	246
Sudbury-Winnipeg	-	-	-	-	136	160	52	80	-	-	-	-	101	129	-	-	289	369
Winnipeg-Calgary	-	-	-	-	136	160	52	80	-	-	9	-	46	43	-	-	243	283
Calgary-Vancouver	-	-	-	-	136	160	52	80	-	-	9	-	46	43	-	-	243	283
Winnipeg-Edmonton	-	-	-	-	154	160	52	80	-	-	-	-	44	43	-	-	250	283
Edmonton-Jasper	-	-	-	-	154	160	52	80	-	-	-	-	44	43	-	-	250	283
Jasper-Vancouver	-	-	-	-	154	160	52	80	-	-	-	-	44	43	-	-	250	283

Note: "VIA Consist and Marshalling Instruction" book used to determine the number of cars operated in off-peak 1980. Off-peak period of 275 days includes January 1-June 20, September 10 to December 31 excluding 10 days for Christmas period.

Cnvt = VIA conventional single level cars currently used on western transcontinental.

Bi = Bi-level passenger cars to replace single level conventional cars.

*Part of car used for crew dormitory space.

TABLEAU III
TRANSCONTINENTAL DE L'OUEST: NOMBRE DE TRAINS TRADITIONNELS EXPLOITÉS ET CAPACITÉ DE PLACES
OFFERTE EN SAISON NORMALE PAR RAPPORT AU NOMBRE DE VOITURES À ÉTAGE NÉCESSAIRES
POUR OFFRIR UNE CAPACITÉ DE PLACES ÉQUIVALENTE

Composition du train	Loc. diesel		Bagages		Coach		Super-confort		Voiture-restaurant		Voiture-salle		Voiture-lits		Voiture du personnel		Total	
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi
Montréal-Sudbury	1	1	1	-	1	1	1	1	1	1	1*	1	2	1	-	-	7	5
Toronto-Sudbury	1	1	1	-	1	1	1	1	1	1	-	-	3*	2	-	-	7	5
Sudbury-Winnipeg	2	2	1	-	2	2	1	1	2	1	1*	1	5*	3	-	-	12	8
Winnipeg-Calgary	2	1	1	-	2	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	-	10	6
Calgary-Vancouver	2	1	1	-	2	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	-	10	6
Winnipeg-Edmonton	2	1	1	-	2	2	1	1	2	1	-	1	2	1	-	-	8	6
Edmonton-Jasper	2	1	1	-	2	2	1	1	2	1	-	1	2	1	-	-	8	6
Jasper-Vancouver	2	1	1	-	2	2	1	1	2	1	-	1	2	1	-	-	8	6
<i>Nombre de places payantes</i>																		
Montréal-Sudbury	-	-	-	-	60	80	52	80	-	-	-	-	43	43	-	-	155	203
Toronto-Sudbury	-	-	-	-	76	80	52	80	-	-	-	-	53	86	-	-	181	246
Sudbury-Winnipeg	-	-	-	-	136	160	52	80	-	-	-	-	101	129	-	-	289	369
Winnipeg-Calgary	-	-	-	-	136	160	52	80	-	-	9	-	46	43	-	-	243	283
Calgary-Vancouver	-	-	-	-	136	160	52	80	-	-	9	-	46	43	-	-	243	283
Winnipeg-Edmonton	-	-	-	-	154	160	52	80	-	-	-	-	44	43	-	-	250	283
Edmonton-Jasper	-	-	-	-	154	160	52	80	-	-	-	-	44	43	-	-	250	283
Jasper-Vancouver	-	-	-	-	154	160	52	80	-	-	-	-	44	43	-	-	250	283

N.B.: On s'est servi du livre «VIA Consist and Marshalling Instructions» pour déterminer le nombre de voitures exploitées en période normale en 1980. La période normale de 275 jours va du 1^{er} janvier au 20 juin et du 10 septembre au 31 décembre à l'exclusion de 10 jours pour la période de Noël.

Cnvt—Voitures traditionnelles de VIA actuellement utilisées dans le Transcontinental de l'Ouest.

Bi—Voitures de voyageurs à étage pour remplacer les voitures traditionnelles.

*Partie de la voiture utilisée comme dortoir pour le personnel.

TABLE IV
WESTERN TRANSCONTINENTAL NUMBER OF CONVENTIONAL CARS OPERATED AND SEATING CAPACITY PROVIDED
FOR THE PEAK SEASON COMPARED TO THE NUMBER OF BI-LEVEL CARS REQUIRED TO PROVIDED
EQUIVALENT SEATING CAPACITY*

Train Consist	Diesels		Baggage		Coach		Dayniter		Meal		Lounge		Sleeper		Crew		Total	
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi
Montreal-Sudbury	3	2	1	-	2	2	2	1	2	1	1	1	5	3	1	-	14	8
Toronto-Sudbury	3	2	1	-	3	3	2	1	2	1	1	1	6	3	1	-	16	9
Sudbury-Winnipeg	6	3	2	-	5	4	4	2	4	2	2	2	11	6	2	-	30	16
Winnipeg-Calgary	3	2	1	-	3	3	2	1	2	1	1	1	5	3	1	-	15	10
Calgary-Vancouver	3	2	1	-	3	3	2	1	2	1	1	1	5	3	1	-	15	10
Winnipeg-Edmonton	3	2	1	-	3	3	2	1	2	1	1	1	6	3	1	-	16	10
Edmonton-Jasper	3	2	1	-	3	3	3	1	3	1	2	2	6	3	1	-	18	10
Jasper-Vancouver	3	2	1	-	3	3	3	1	3	1	1	1	8	4	1	-	20	11
<i>Number of Revenue Seats</i>																		
Montreal-Sudbury	-	-	-	-	120	160	104	80	-	-	9	-	111	129	-	-	344	369
Toronto-Sudbury	-	-	-	-	228	304	104	80	-	-	-	-	130	129	-	-	462	513
Sudbury-Winnipeg	-	-	-	-	348	384	208	160	-	-	9	-	243	258	-	-	808	802
Winnipeg-Calgary	-	-	-	-	208	272	104	80	-	-	9	-	108	129	-	-	429	481
Calgary-Vancouver	-	-	-	-	208	272	104	80	-	-	9	-	108	129	-	-	429	481
Winnipeg-Edmonton	-	-	-	-	212	272	104	80	-	-	-	-	123	129	-	-	439	481
Edmonton-Jasper	-	-	-	-	212	272	156	80	-	-	-	-	123	129	-	-	491	481
Jasper-Vancouver	-	-	-	-	212	272	156	80	-	-	-	-	161	172	-	-	529	524

Note: **VIA Consist and Marshalling Instruction" book used to determine the number of cars operated during summer of 1980.

Peak period is assumed to be 90 days per year—80 days in summer and 10 days for Christmas period.

Cnvt = VIA conventional single level cars currently used on western transcontinental.

Bi = Bi-level passenger cars to replace single level conventional cars.

TABLEAU IV
TRANSCONTINENTAL DE L'OUEST: NOMBRE DE TRAINS TRADITIONNELS EXPLOITÉS ET CAPACITÉ DE PLACES
OFFERTE EN SAISON DE POINTE PAR RAPPORT AU NOMBRE DE VOITURES À ÉTAGE NÉCESSAIRES
POUR OFFRIR UNE CAPACITÉ* DE PLACES ÉQUIVALENTE

Composition du train	Loc. Diesel		Bagages		Coach		Super-confort		Voiture-restaurant		Voiture-salle		Voiture-lits		Voiture de personnel		Total	
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi
Montréal-Sudbury	3	2	1	-	2	2	2	1	2	1	1	1	5	3	1	-	14	8
Toronto-Sudbury	3	2	1	-	3	3	2	1	2	1	1	1	6	3	1	-	16	9
Sudbury-Winnipeg	6	3	2	-	5	4	4	2	4	2	2	2	11	6	2	-	30	16
Winnipeg-Calgary	3	2	1	-	3	3	2	1	2	1	1	2	5	3	1	-	15	10
Calgary-Vancouver	3	2	1	-	3	3	2	1	2	1	1	2	5	3	1	-	15	10
Winnipeg-Edmonton	3	2	1	-	3	3	2	1	2	1	1	2	6	3	1	-	16	10
Edmonton-Jasper	3	2	1	-	3	3	3	1	3	1	2	2	6	3	1	-	18	10
Jasper-Vancouver	3	2	1	-	3	3	3	1	3	1	1	2	8	4	1	-	20	11
<i>Nombre de places payantes</i>																		
Montréal-Sudbury	-	-	-	-	120	160	104	80	-	-	9	-	111	129	-	-	344	369
Toronto-Sudbury	-	-	-	-	228	304	104	80	-	-	-	-	130	129	-	-	462	513
Sudbury-Winnipeg	-	-	-	-	348	384	208	160	-	-	9	-	243	258	-	-	808	802
Winnipeg-Calgary	-	-	-	-	208	272	104	80	-	-	9	-	108	129	-	-	429	481
Calgary-Vancouver	-	-	-	-	208	272	104	80	-	-	9	-	108	129	-	-	429	481
Winnipeg-Edmonton	-	-	-	-	212	272	104	80	-	-	-	-	123	129	-	-	439	481
Edmonton-Jasper	-	-	-	-	212	272	156	80	-	-	-	-	123	129	-	-	491	481
Jasper-Vancouver	-	-	-	-	212	272	156	80	-	-	-	-	161	172	-	-	529	524

N.B.: *On s'est servi du libre «VIA Consist and Marshalling Instruction» pour déterminer le nombre de voitures exploitées au cours de l'été 1980.

La période de pointe est censée être de 90 jours par an—80 jours en été et 10 jours pour la période de Noël.

Cnvt — Voitures traditionnelles de VIA actuellement utilisées dans le Transcontinental de l'Ouest.

Bi — Voitures de voyageurs à l'étage pour remplacer les voitures traditionnelles.

TABLE V
EASTERN TRANSCONTINENTAL NUMBER OF CONVENTIONAL CARS OPERATED AND SEATING CAPACITY
PROVIDED FOR THE PEAK AND OFF-PEAK SEASONS COMPARED TO THE NUMBER OF
BI-LEVEL CARS REQUIRED TO PROVIDE EQUIVALENT SEATING CAPACITY*

PEAK PERIOD Train Consist	Diesels		Baggage		Coach		Dayniter		Meal		Lounge		Sleeper		Crew		Total	
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi
Montreal-Campbellton Campbellton-Halifax	3 3	2 2	1 1	- -	6 5	5 4	1 1	1 1	2 2	1 1	1 1	1 1	7 6	4 4	1 1	- -	19 17	12 11
<i>Number of Revenue Seats</i>																		
Montreal-Campbellton Campbellton-Halifax	- -	- -	- -	- -	456 380	464 384	52 52	80 80	- -	- -	6 6	- -	160 139	172 172	- -	- -	674 577	716 636
<i>OFF-PEAK PERIOD</i>																		
Train Consist	Diesels		Baggage		Coach		Dayniter		Meal		Lounge		Sleeper		Crew		Total	
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi
Montreal-Campbellton Campbellton-Halifax	2 2	2 2	1 1	- -	3 2	3 2	1 1	1 1	2 2	1 1	2 2	1 1	4 3	2 2	1 1	- -	13 11	8 7
<i>Number of Revenue Seats</i>																		
Montreal-Campbellton Campbellton-Halifax	- -	- -	- -	- -	228 152	272 192	52 52	80 80	- -	- -	44 44	- -	89 66	86 86	- -	- -	413 314	438 356

Note: **VIA Consist and Marshalling Instruction" book used to determine the number of cars operated on trains between Montreal-Saint John-Halifax and Montreal-Campbellton-Halifax. As it is assumed the Montreal-Saint John-Halifax train would be replaced by a daylight LRC Schedule, the capacity of the Montreal-Campbellton-Halifax train was increased to handle all the overnight demand between Montreal and Halifax.

Off-peak period is assumed to be 275 days — January 1-June 20, September 10-December 31 excluding 10 days for Christmas period. Peak period is assumed to be 90 days, 80 days in summer and 10 days for Christmas period.

Cnvt = VIA conventional single level cars currently used on eastern transcontinental.

Bi = Bi-level passenger cars to replace single level conventional cars.

TABLEAU V

TRANSCONTINENTAL DE L'EST: NOMBRE DE TRAINS TRADITIONNELS EXPLOITÉS ET CAPACITÉ DE PLACES
OFFERTE EN SAISON DE POINTE ET EN SAISON NORMALE PAR RAPPORT AU NOMBRE DE VOITURES
À ÉTAGE NÉCESSAIRES POUR OFFRIR UNE CAPACITÉ* DE PLACES ÉQUIVALENTE

PÉRIODE DE POINTE	Loc. diesel		Bagages		Coach		Super-comfort		Voiture-restaurant		Voiture-salle		Voiture-lits		Voiture du personnel		Total	
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi
Composition du train																		
Montréal-Campbellton	3	2	1	-	6	5	1	1	2	1	1	1	7	4	1	-	19	12
Campbellton-Halifax	3	2	1	-	5	4	1	1	2	1	1	1	6	4	1	-	17	11
<i>Nombre de places payantes</i>																		
Montréal-Campbellton	-	-	-	-	456	464	52	80	-	-	6	-	160	172	-	-	674	716
Campbellton-Halifax	-	-	-	-	380	384	52	80	-	-	6	-	139	172	-	-	577	636
<i>PÉRIODE DE POINTE</i>																		
PÉRIODE DE POINTE	Loc. diesel		Bagages		Coach		Super-comfort		Voiture-restaurant		Voiture-salle		Voiture-lits		Voiture du personnel		Total	
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi
Composition du train																		
Montréal-Campbellton	2	2	1	-	3	3	1	1	2	1	2	1	4	2	1	-	13	8
Campbellton-Halifax	2	2	1	-	2	2	1	1	2	1	2	1	3	2	1	-	11	7
<i>Nombre de places payantes</i>																		
Montréal-Campbellton	-	-	-	-	228	272	52	80	-	-	44	-	89	86	-	-	413	438
Campbellton-Halifax	-	-	-	-	152	192	52	80	-	-	44	-	66	86	-	-	314	356

N.B. : *On s'est servi du livre «VIA Consist and Marshalling Instruction» pour déterminer le nombre de voitures exploitées sur les lignes Montréal-Saint-Jean-Halifax et Montréal-Campbellton-Halifax. Étant donné que l'on suppose que le train Montréal-Saint-Jean-Halifax sera remplacé par un trajet LRC de jour, la capacité du train Montréal-Campbellton-Halifax a été augmentée pour satisfaire toute la demande nocturne entre Montréal et Halifax.

On considère que la période normale sera de 275 jours — du 1^{er} janvier au 20 juin, et du 10 septembre au 31 décembre, à l'exclusion de 10 jours pour la période de Noël. On suppose que la période de pointe sera de 90 jours, soit 80 jours l'été et 10 jours pour la période de Noël.

Cnvt = Voitures traditionnelles de VIA actuellement utilisées dans le Transcontinental de l'Est.

Bi = Voitures de voyageurs à étage pour remplacer les voitures traditionnelles.

TABLE VI
SHORT COST DEVELOPMENT FOR BI-LEVEL CARS

<i>Bi-Level Car Configuration</i>	<i>Short Cost Used</i>
Baggage-Coach	Coach + 20% of short cost for baggageman's wages
Coach	Coach
Coach-Meal-Lounge	Buffet-Bar-Lounge
Diner	Diner + 50% of short cost for additional staff and foodstuffs expense
Lounge/Crew Dormitory	Lounge
Sleeper	Sleeper
Dayniter	Dayniter

TABLE VII
EASTERN TRANSCONTINENTAL
COMPARISON OF
CONVENTIONAL AND BI-LEVEL EQUIPPED TRAIN
OUTPUT UNITS AND OPERATING COSTS
FOR PEAK, OFF-PEAK AND FULL-YEAR PERIODS

	Off-Peak		Peak		Total For Year		
	Cvnt	Bi	Cvnt	Bi	Cvnt	Bi	% Change
Diesel Unit Miles (000,000)	0.89	0.89	0.45	0.30	1.34	1.19	(11.2)
Car Miles (000,000)	5.30	3.32	2.71	1.73	8.01	5.05	(37.0)
Number of Diesel Units	7.00	7.00	10.00	7.00	10.00	7.00	(30.0)
Number of Cars	41.00	27.00	61.00	40.00	61.00	40.00	(34.4)
Total Seat Miles (000,000)	159.52	174.83	93.81	103.74	253.33	278.57	10.0
Annual Operating Expense (\$000,000)	12.77	9.47	5.90	4.22	18.67	13.69	(26.7)
Cost Per Seat Mile (¢)	8.01	5.42	6.29	4.07	7.37	4.91	(33.4)
Average Number of Cars Per Train	11.78	7.38	18.07	11.53	13.35	8.42	(36.9)
Average Number of Cars Per Diesel Per Train	5.96	3.73	6.02	5.77	5.98	4.24	(29.1)

Note:

Cvnt — VIA conventional single level cars currently used on eastern transcontinental.

Bi — Bi-Level passenger cars to replace single level conventional cars.

*Diesel and car operating costs only. Other expenses are postulated as remaining constant regardless of equipment operated on the eastern transcontinental trains.

TABLEAU VI
ÉTABLISSEMENT DES COÛTS DÉTERMINÉS POUR LES VOITURES À ÉTAGE

<i>Agencement des voitures à étage</i>	<i>Coûts déterminés utilisés</i>
Bagages-coach	Coach + 20% des coûts déterminés pour le salaire des porteurs
Coach	Coach
Coach-restaurant-salle	Buffet-bar-salle
Voiture-restaurant-bar	Voiture-restaurant-bar + 50% des coûts déterminés pour les frais supplémentaires en personnel et en nourriture
Salle/dortoir du personnel	Voiture/salle
Voiture-lits	Voiture-lits
Coach Superconfort	Coach Superconfort

TABLEAU VII
TRANSCONTINENTAL DE L'EST:
COMPARAISON DES UNITÉS DE
RENDEMENT ET DES COÛTS D'EXPLOITATION
DES TRAINS TRADITIONNELS ET DES TRAINS À ÉTAGE
EN PÉRIODE DE POINTE, EN PÉRIODE NORMALE, ET SUR TOUTE L'ANNÉE

	Période normale		Période de pointe		Total pour l'année		
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	% Changement
Milles par Diesel (000 000)	0.89	0.89	0.45	0.30	1.34	1.19	(11.2)
Milles-voiture (000 000)	5.30	3.32	2.71	1.73	8.01	5.05	(37.0)
Nombre de loc. Diesel	7.00	7.00	10.00	7.00	10.00	7.00	(30.0)
Nombre de voitures	41.00	27.00	61.00	40.00	61.00	40.00	(34.4)
Total, milles-place (000 000)	159.52	174.83	93.81	103.74	253.33	278.57	10.0
Frais d'exploitation réels* (000 000\$)	12.77	9.47	5.90	4.22	18.67	13.69	(26.7)
Coût par mille-place(€)	8.01	5.42	6.29	4.07	7.37	4.91	(33.4)
Nombre moyen de voitures par train	11.78	7.38	18.07	11.53	13.35	8.42	(36.9)
Nombre moyen de voitures par locomotive, par train	5.96	3.73	6.02	5.77	5.98	4.24	(29.1)

N.B.:

Cnvt — Voitures traditionnelles de VIA actuellement utilisées dans le Transcontinental de l'Est.

Bi — Voitures de voyageurs à étage pour remplacer les voitures traditionnelles.

*Coût d'exploitation des locomotives Diesel et des voitures uniquement. On suppose que les autres frais restent constants quel que soit le matériel exploité sur le Transcontinental de l'Est.

TABLE VIII
WESTERN TRANSCONTINENTAL COMPARISON OF
CONVENTIONAL AND BI-LEVEL EQUIPPED TRAIN OUTPUT UNITS AND OPERATING COSTS
FOR PEAK, OFF-PEAK AND FULL-YEAR PERIOD

	Off-Peak		Peak		Total For Year		
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	% Change
Diesel Unit Miles (000,000)	4.62	3.02	3.07	1.87	7.69	4.89	(36.4)
Car Miles (000,000)	22.24	15.67	16.05	9.41	38.29	25.08	(34.5)
Number of Diesel Units	29.00	20.00	46.00	28.00	46.00	28.00	(39.1)
Number of Cars	143.00	101.00	310.00	180.00	310.00	180.00	(41.9)
Total Seat Miles (000,000)	607.89	728.27	438.16	460.43	1,046.05	1,188.70	13.6
Annual Operating Expense (\$000,000)	56.83	38.23	35.80	23.69	91.63	61.92	(33.9)
Cost Per Seat Mile (¢)	9.35	5.25	8.17	5.15	8.76	5.21	(40.5)
Average Number of Cars Per Train	8.90	6.27	18.88	11.07	11.43	7.49	(34.5)
Average Number of Cars Per Diesel Per Train	4.81	5.14	5.22	5.03	4.98	5.13	3.0

Note: Cnvt = VIA conventional single level cars currently used on western transcontinental.

Bi = Bi-level passenger cars to replace single level conventional cars.

*Diesel and car operating costs only. Other expenses are postulated as remaining constant regardless of the equipment operated on the western transcontinental trains.

TABLE IX
EASTERN AND WESTERN TRANSCONTINENTAL SERVICES
COMPARISON OF 1980 CONVENTIONAL AND BI-LEVEL EQUIPPED TRAIN
OUTPUT UNITS AND OPERATING COSTS FOR FULL-YEAR PERIOD

	Conventional Single Level Cars	Bi-Level Cars	% Change
Diesel Unit Miles	9,030,000	6,080,000	(32.7)
Car Miles	46,300,000	30,130,000	(34.9)
Number of Diesel Units	56	35	(37.5)
Number of Cars	371	220	(40.7)
Total Seat Miles	1,299,380,000	1,467,270,000	12.9
Diesel and Car Mile Cost (\$)	110,300,000	75,610,000	(31.5)
Cost per Seat Mile (¢)	8.49	5.15	(39.3)
Average Number of Cars per Train	11.68	7.60	(34.9)
Average Number of Cars Per Diesel Per Train	5.13	4.96	(3.3)

TABLEAU VIII

**TRANSCONTINENTAL DE L'OUEST : COMPARAISON DES UNITÉS DE
RENDEMENT ET DES COÛTS D'EXPLOITATION DES TRAINS TRADITIONNELS ET DES TRAINS À ÉTAGE
EN PÉRIODE DE POINTE, EN PÉRIODE NORMALE, ET SUR TOUTE L'ANNÉE**

	Période normale		Période de pointe		Total pour l'année		
	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	Cnvt	Bi	% Changement
Milles par Diesel (000 000)	4.62	3.02	3.07	1.87	7.69	4.89	(36.4)
Milles-voiture (000 000)	22.24	15.67	16.05	9.41	38.29	25.08	(34.5)
Nombre de loc. Diesel	29.00	20.00	46.00	28.00	46.00	28.00	(39.1)
Nombre de voitures	143.00	101.00	310.00	180.00	310.00	180.00	(41.9)
Total, milles-place (000 000)	607.89	728.27	438.16	460.43	1,046.05	1,188.70	13.6
*Frais d'exploitation annuels (000 000\$)	56.83	38.23	35.80	23.69	91.63	61.92	(33.9)
Coût par mille-place (¢)	9.35	5.25	8.17	5.15	8.76	5.21	(40.5)
Nombre moyen de voitures par train	8.90	6.27	18.88	11.07	11.43	7.49	(34.5)
Nombre moyen de voitures par locomotive, par train	4.81	5.14	5.22	5.03	4.98	5.13	3.0

N.B.: Cnvt = Voitures traditionnelles de VIA actuellement utilisées dans le Transcontinental de l'Ouest.

Bi = Voitures de voyageurs à étage pour remplacer les voitures traditionnelles.

*Coût d'exploitation des locomotives Diesel et des voitures uniquement. On suppose que les autres frais restent constants quel que soit le matériel sur le Transcontinental de l'Ouest.

TABLEAU IX

**SERVICES TRANSCONTINENTAUX DE L'EST ET DE L'OUEST: COMPARAISON (CHIFFRES DE 1980)
DES UNITÉS DE RENDEMENT ET DES COÛTS D'EXPLOITATION
POUR TOUTE L'ANNÉE DES TRAINS TRADITIONNELS ET DES TRAINS À ÉTAGE**

	Voitures traditionnelles	Voitures à étage	% de changement
Milles par loc. Diesel	9,030,000	6,080,000	(32.7)
Milles-voitures	46,300,000	30,130,000	(34.9)
Nombre de loc. Diesel	56	35	(37.5)
Nombre de voitures	371	220	(40.7)
Total, milles-place	1,299,380,000	1,467,270,000	12.9
Coût par mille-loc. et mille-voiture (\$)	110,300,000	75,610,000	(31.5)
Coût par mille-place (¢)	8.49	5.15	(39.3)
Nombre moyen de voitures par train	11.68	7.60	(34.9)
Nombre moyen de voitures par locomotive Diesel, par train	5.13	4.96	(3.3)

TABLE X
COMPARISON OF PEAK AND OFF-PEAK DIESEL AND CAR REQUIREMENTS
FOR CONVENTIONAL SINGLE LEVEL AND BI-LEVEL TRAINS

	No. of Cars Necessary For Peak Service	No. of Cars Necessary For Off-Peak Service	Difference	Peak Car Requirement As % of Off-Peak Car Requirement (%)	No. of Diesels Necessary For Peak Service	No. of Diesels Necessary For Off-Peak Service	Difference	Peak Diesel Requirement As % of Off-Peak Diesel Requirement (%)
Single Level Cars	371	184	187	101.6	56	36	20	55.6
Bi-Level Cars	220	128	92	71.9	35	27	8	30.1

Source: Equipment requirements are developed in Table III to V and are summarized in Table IX.

TABLE XI
OCCURRENCES OF DEFECTS ON CN "SUPER CONTINENTAL" IN 1975

	Number of Occurrences	% of Total	Cumulative Total
Air-conditioning	41	20.3	20.3
Heating	38	18.9	39.2
Electrical	30	14.9	54.1
Freezing	18	9.0	63.1
Piping	17	8.5	71.6
Brakes	19	9.5	81.1
Running Gear	22	10.9	92.0
Miscellaneous	16	8.0	100.0
Total	201	100.0	

TABLE XII
PAYBACK PERIOD FOR REBUILDING AND RE-EQUIPPING OPTIONS
AND SAVINGS IN ANNUAL OPERATING COSTS BETWEEN 1984 AND 2003

	Capital Expenditure Required	Payback Period*	Net Betterment of New/Rebuilt Equipment Between 1984 and 2003**
I. Bi-level Trains	\$368,000,000	7.60	\$199,870,000
II. Single Level Trains:			
A. Rebuilt for Electric Power	\$198,000,000	15.82	\$ 98,890,000
B. Rebuilt for Electric Power and Mechanical/ Interior Overhaul	\$282,000,000	19.45	\$ 14,290,000

Note:

*Number of years required to recover capital investment in re-equiping or rebuilding trains from reduction in current operating costs.

**Saving from reduced operating costs for the period 1984-2003 due to rebuilding single level cars or re-equiping with bi-level cars less the capital costs to rebuild or re-equip the trains.

TABLEAU X
COMPARAISON DU NOMBRE DE LOCOMOTIVES DIESEL ET DE VOITURES NÉCESSAIRES
EN PÉRIODE DE POINTE ET EN PÉRIODE NORMALE POUR LES TRAINS
TRADITIONNELS ET LES TRAINS À ÉTAGE

	Nombre de voitures nécessaires pour le service de pointe	Nombre de voitures nécessaires pour le service normal	Différence	Nombre de voitures nécessaires en période de pointe exprimé en % du nombre de voitures nécessaires en période normale	Nombre de locomotives Diesel nécessaires pour le service de pointe	Nombre de locomotives Diesel nécessaires pour le service normal	Différence	Nombre de locomotives Diesel nécessaires en période de pointe exprimé en tant que % du nombre de locomotives Diesel nécessaires en période normale
				($\%$)				($\%$)
Voitures traditionnelles	371	184	187	101,6	56	36	20	55,6
Voitures à étage	220	128	92	71,9	35	27	8	30,1

Source: Le matériel nécessaire est présenté dans les tableaux III à V et on trouve un résumé au tableau IX.

TABLEAU XI
CAS DE PANNES DU «SUPER CONTINENTAL» DU CN EN 1975

	Nombre de cas de pannes	% du total	Total cumulatif
Conditionnement de l'air	41	20.3	20.3
Chauffage	38	18.9	39.2
Électricité	30	14.9	54.1
Congélation	18	9.0	63.1
Tuyauterie	17	8.5	71.6
Freins	19	9.5	81.1
Organes de roulement	22	10.9	92.0
Divers	16	8.0	100.0
Total	201	100.0	

TABLEAU XII
PÉRIODE DE RECOUVREMENT DANS LE CADRE DES OPTIONS DE RÉFECTION ET D'ACHAT
D'UN NOUVEAU MATÉRIEL ET ÉCONOMIES RÉALISÉES SUR LES COÛTS D'EXPLOITATION ANNUELS ENTRE
1984 ET 2003

	Dépenses en capital nécessaires	Période de recouvrement*	Plus-values nettes du nouveau matériel/ matériel refait entre 1984 et 2003**
I. Trains à étage	368 000 000 \$	7,60	199 870 000 \$
II. Trains traditionnels:			
A. convertis à l'énergie électrique	198 000 000 \$	15,82	98 890 000 \$
B. convertis à l'énergie électrique, remise à neuf des pièces et de l'aménagement intérieur	282 000 000 \$	19,45	14 290 000 \$

N.B.:

*Nombre d'années nécessaires pour recouvrer le capital investi pour l'achat de nouveaux trains ou pour la réfection des trains à même la réduction des coûts d'exploitation actuels.

**Economies réalisées à partir des coûts d'exploitation réduits pendant la période de 1984 à 2003 grâce à la réfection des voitures traditionnelles ou à l'achat de nouvelles voitures à étage moins les coûts en capital nécessaires pour la réfection des trains ou l'achat du nouveau matériel.

TABLE XIII
ANNUAL OPERATING COST OF SINGLE AND BI-LEVEL TRAINS AND
THE ANNUAL REDUCTION IN OPERATING COSTS OF BI-LEVEL
VERSUS SINGLE LEVEL TRAINS BETWEEN 1980 AND 2003*
(All figures in \$000,000)

	Annual Operating Cost		Bi-Level Trains	
	Conventional Equipment**	Bi-Level Equipment	Annual Saving***	Cumulative Saving
	\$	\$	\$	\$
1980	110.30	75.61	34.69	—
1981 ^A	118.02	80.90	37.12	—
1982	126.28	86.56	39.72	—
1983	135.12	92.62	42.50	—
1984 ^{B,C}	137.35	99.10	38.25	38.25
1985	146.97	106.04	40.93	79.18
1986	157.25	113.46	43.79	122.97
1987	168.26	121.41	46.85	169.82
1988	180.03	129.90	50.13	219.95
1989	192.64	139.00	53.64	273.59
1990	206.12	148.73	57.39	330.98
1991	220.55	159.14	61.41	392.39
1992	235.99	170.28	65.71	458.10
1993	252.51	182.20	70.31	528.41
1994	270.19	194.95	75.24	603.25
1995	289.10	208.60	80.50	684.15
1996	309.34	223.20	86.14	770.29
1997	330.99	238.83	92.16	862.45
1998	354.16	255.55	98.61	960.06
1999	378.95	273.43	105.52	1,066.58
2000	405.48	292.57	112.91	1,179.49
2001	433.86	313.05	120.81	1,300.30
2002	464.23	334.97	129.26	1,429.56
2003	496.73	358.42	138.31	1,567.87
Total				
1984-1994	1,897.67	1,369.26	528.41	528.41
1984-2003	5,630.70	4,062.83	1,567.87	1,567.87

Note:

A New bi-level cars and diesels ordered in 1981.

B New bi-level cars and diesels delivered for January 1, 1984.

C Refurbishing of single level cars and diesels completed January 1, 1984.

*Assumed 7% cumulative inflation rate in cost of diesel and car miles for both conventional and bi-level equipment options.

**Cost of operating conventional equipment decreased by 5% due to change to electric heat and rebuilding of equipment starting in 1984.

***Conventional equipment operating cost minus bi-level equipment operating cost.

TABLEAU XIII
COÛTS D'EXPLOITATION ANNUELS DES TRAINS TRADITIONNELS ET DES TRAINS
À ÉTAGE ET RÉDUCTION ANNUELLE DES COÛTS D'EXPLOITATION DES
TRAINS À ÉTAGE PAR RAPPORT AUX TRAINS TRADITIONNELS DE 1980 À 2003*
(Tous les chiffres sont exprimés en 000 000 \$)

	Coûts d'exploitation annuels		Train à étage	
	Matériel traditionnel**	Matériel à étage	Économies annuelles***	Économies cumulatives
	\$	\$	\$	\$
1980	110.30	75.61	34.69	—
1981 ^A	118.02	80.90	37.12	—
1982	126.28	86.56	39.72	—
1983	135.12	92.62	42.50	—
1984 ^{B,C}	137.35	99.10	38.25	38.25
1985	146.97	106.04	40.93	79.18
1986	157.25	113.46	43.79	122.97
1987	168.26	121.41	46.85	169.82
1988	180.03	129.90	50.13	219.95
1989	192.64	139.00	53.64	273.59
1990	206.12	148.73	57.39	330.98
1991	220.55	159.14	61.41	392.39
1992	235.99	170.28	65.71	458.10
1993	252.51	182.20	70.31	528.41
1994	270.19	194.95	75.24	603.25
1995	289.10	208.60	80.50	684.15
1996	309.34	223.20	86.14	770.29
1997	330.99	238.83	92.16	862.45
1998	354.16	255.55	98.61	960.06
1999	378.95	273.43	105.52	1,066.58
2000	405.48	292.57	112.91	1,179.49
2001	433.86	313.05	120.81	1,300.30
2002	464.23	334.97	129.26	1,429.56
2003	496.73	358.42	138.31	1,567.87
Total				
1984-1994	1,897.67	1,369.26	528.41	528.41
1984-2003	5,630.70	4,062.83	1,567.87	1,567.87

N.B.

A Nouvelles voitures à étage et nouvelles locomotives Diesel commandées en 1981.

B Nouvelles voitures à étage et nouvelles locomotives Diesel livrées pour le 1^{er} janvier 1984.

C Remise à neuf des voitures traditionnelles et des locomotives Diesel terminée pour le 1^{er} janvier 1984.

*On suppose que le taux d'inflation cumulative affectant le coût des milles-locomotives et des milles-voitures est de 7% pour les trains traditionnels et le matériel à étage.

**Le coût d'exploitation du matériel traditionnel a diminué de 5% à cause de l'installation du chauffage électrique et de la réfection du matériel mis en service en 1984.

***Coût d'exploitation du matériel traditionnel moins le coût d'exploitation du matériel à étage.

TABLE XIV
PASSENGER CAPACITY OF SINGLE LEVEL AND BI-LEVEL CARS
AND RESULTING REVENUE SEATS AVAILABLE PER CAR MILE

	Bi-Level Cars	Conventional Single Level Cars	% Increase of Bi-Level Over Single Level Cars
<i>Passenger Capacity Per Car:</i>			
Coach	112	76 or 60*	47% or 102%
Baggage-Coach	80	N/A	—
Coach-Meal/ Lounge	80	N/A	—
Dayniter	80	52	54
Sleeper	43	22	95
<i>Number of Revenue Seats Per Car Mile:</i>			
Western Transcontinental**	47.3	27.3	73
Eastern Transcontinental***	55.2	31.6	75

Note:

N/A — VIA has no comparable car currently in service.

* — Ex-CN coaches have a capacity of 76 and ex-CP coaches have a capacity of 60.

Source: **See Table VII for total annual seat miles and car miles operated.

***See Table VIII for total annual seat miles and car miles operated.

TABLE XV
PEAK REVENUE PASSENGER CAPACITY OPERATED
BETWEEN CALGARY-VANCOUVER AND JASPER-VANCOUVER
IN 1975, 1980 AND 1984 WITH BI-LEVELS
(Number of Seats)

	Conventional Single Level Train Capacity					1984	% Change From 1975
	1975			1980		VIA Bi-Level Maximum Train Capacity*	
	CN	CP	Total	VIA	% Change		
Coach	456	120	576	420	(27.1)	544	(5.5)
Dayniter	104	—	104	260	150.0	160	53.9
Sleeper	249	124	373	278	(25.5)	946	153.6
Total	809	244	1,053	958	(9.0)	1,650	56.7

Note:

*Based on the possibility of adding four extra cars to both the Calgary-Vancouver and Jasper-Vancouver trains. This example has employed the additional cars to expand sleeping capacity only. See Tables XVI and XVII for discussion of the number of additional cars which may be operated over these route segments within train length, motive power and meal car limitations.

Source:

Consists and Marshalling Instructions, Canadian National Railways, 1975.

Consists and Marshalling Instructions, VIA Rail Canada, 1980.

TABLEAU XIV

CAPACITÉ DE TRANSPORT VOYAGEURS DES VOITURES TRADITIONNELLES ET DES VOITURES À ÉTAGE, ET NOMBRE DE PLACES PAYANTES DISPONIBLES PAR MILLE-VOITURE CORRESPONDANT

	Voitures à étage	Voitures traditionnelles	% d'augmentation des voitures à étage par rapport aux voitures traditionnelles
<i>Capacité de voyageurs par voiture:</i>			
Coach	112	76 ou 60*	47% ou 102%
Bagages-coach	80	N/A	—
Coach-restaurant/salle	80	N/A	—
Coach Superconfort	80	52	54
Voiture-lits	43	22	95
<i>Nombre de places payantes par mille-voiture:</i>			
Transcontinental de l'Ouest**	47.3	27.3	73
Transcontinental de l'Est***	55.2	31.6	75

N.B.:

N/A — VIA ne possède pas de voitures comparables actuellement en service.

* — Les anciens coaches du CN ont une capacité de 76 places et les anciens coaches du CP ont une capacité de 60 places.

Sources: **Voir au tableau VII le total de milles-place annuels et le nombre de milles-place exploités.

***Voir au tableau VIII le total de milles-place annuels et le nombre de milles-place exploités.

TABLEAU XV

CAPACITÉ DE VOYAGEURS PAYANTS EN PÉRIODE DE POINTE
EXPLOITÉE SUR LES LIGNES CALGARY-VANCOUVER ET
JASPER-VANCOUVER EN 1975, 1980 ET 1984 AVEC LES VOITURES À ÉTAGE
(Nombre de places)

	Capacité du train traditionnel			1984			
	1975			1980		Capacité maximum du train à étage VIA*	% du changement par rapport à 1975
	CN	CP	Total	VIA	% de changement		
Coach	456	120	576	420	(27,1)	544	(5,5)
Coach Superconfort	104	—	104	260	150,0	160	53,9
Voiture lits	249	124	373	278	(25,5)	946	153,6
Total	809	244	1,053	958	(9,0)	1,650	56,7

N.B.:

*On s'est fondé sur la possibilité d'ajouter quatre voitures supplémentaires aux trains des lignes Calgary-Vancouver et Jasper-Vancouver. Dans cet exemple, on a employé les voitures supplémentaires pour augmenter uniquement la capacité en lits. Voir aux tableaux XVI et XVII l'analyse sur le nombre de voitures supplémentaires que l'on peut exploiter sur ces lignes en respectant les limites concernant la longueur du train, la force motrice et la capacité de la voiture-restaurant.

Source:

Consists and Marshalling Instructions, Chemins de fer nationaux du Canada, 1975.

Consists and Marshalling Instructions, VIA Rail Canada, 1980.

TABLE XVI

ADDITIONAL CARS WHICH MAY BE ADDED TO THE BASIC BI-LEVEL TRAIN CONSIST WITHOUT
REQUIRING ADDITIONAL DIESEL LOCOMOTIVES DURING THE PEAK PERIOD

		Bi-level train size to equal passenger capacity of conventional train		Railway Imposed maximum car limit	Maximum Number of cars for Diesels assigned		Additional Number of Bi-level cars which may be added to the Bi-level trains without requiring additional new Diesels
		Diesels assigned	Cars assigned		Current Diesels*	New Diesels**	
Western Transcontinental:							
CP	Montreal-Sudbury	2	8	18	12	16	8
CN	Toronto-Sudbury	2	9	18	12	13	4
CP	Sudbury-Winnipeg	3	16	18	18	18	2
CP	Winnipeg-Calgary	2	10	18	12	16	6
CP	Calgary-Vancouver	2	10	18	11	14	4
CN	Winnipeg-Edmonton	2	10	18	12	13	3
CN	Edmonton-Jasper	2	10	21	14	15	5
CN	Jasper-Vancouver	2	11	21	14	15	4
Eastern Transcontinental:							
CN	Montreal-Campbellton	2	12	18	12	13	1
CN	Campbellton-Halifax	2	11	18	12	13	2

Note: *The following horsepower output has been assumed for diesel locomotives currently assigned:

- 2 CP diesels generate 3,000 horsepower
- 2 CN diesels generate 3,500 horsepower
- 3 CP diesels generate 4,750 horsepower

**The following horsepower output has been assumed for new diesel locomotives:

- 2 diesels 4,000 horsepower
- 3 diesels 6,000 horsepower

The number of cars the new diesels can pull is calculated to be 33% greater on the CP route segments and 14.3% greater on the CN route segments due to the higher horsepower output of the new diesels.

TABLEAU XVI

**NOMBRE DE VOITURES SUPPLÉMENTAIRES QUE L'ON PEUT AJOUTER À LA COMPOSITION DE BASE
DU TRAIN À ÉTAGE SANS AVOIR BESOIN DE LOCOMOTIVES DIESEL SUPPLÉMENTAIRES
DURANT LA PÉRIODE DE POINTE**

Taille du train à étage nécessaire pour obtenir une capacité de voyageurs égale à celle du train traditionnel				Maximum de voitures autorisées par les chemins de fer	Nombre maximum de voitures pour le nombre de locomotives Diesel affectées		Nombre de voitures à étage supplémentaires que l'on peut ajouter aux trains à étage sans avoir besoin de nouvelles locomotives Diesel supplémentaires
Locomotives Diesel affectées		Voitures affectées	Locomotives Diesel actuelles*		Nouvelles locomotives Diesel**		
<i>Transcontinental de l'Ouest:</i>							
CP	Montréal-Sudbury	2	8	18	12	16	8
CN	Toronto-Sudbury	2	9	18	12	13	4
CP	Sudbury-Winnipeg	3	16	18	18	18	2
CP	Winnipeg-Calgary	2	10	18	12	16	6
CP	Calgary-Vancouver	2	10	18	11	14	4
CN	Winnipeg-Edmonton	2	10	18	12	13	3
CN	Edmonton-Jasper	2	10	21	14	15	5
CN	Jasper-Vancouver	2	11	21	14	15	4
<i>Transcontinental de l'Est:</i>							
CN	Montréal-Campbellton	2	12	18	12	13	1
CN	Campbellton-Halifax	2	11	18	12	13	2

N.B.: *On a pris comme hypothèse de travail le rendement en horsepower suivant pour les locomotives Diesel actuellement affectées:

2 locomotives Diesel du CP produisent 3 000 horsepower

2 locomotives Diesel du CN produisent 3 500 horsepower

3 locomotives Diesel du CP produisent 4 750 horsepower

**On a pris comme hypothèse de travail le rendement en horsepower suivant pour les nouvelles locomotives Diesel:

2 locomotives Diesel produisent 4 000 horsepower

3 locomotives Diesel produisent 6 000 horsepower

On a calculé que le nombre de voitures que les nouvelles locomotives Diesel peuvent tirer serait de 33% supérieur sur les lignes du CP et de 14,3% supérieur sur les lignes du CN à cause du meilleur rendement en horsepower des nouvelles locomotives Diesel.

TABLE XVII

**ADDITIONAL CARS WHICH MAY BE ADDED TO THE BASIC BI-LEVEL TRAIN CONSISTS WITHOUT
REQUIRING ADDITIONAL MEAL CARS DURING THE PEAK PERIOD**

Number of Bi-level Cars Which May be Added Without Requiring Extra Diesels					Limitations to the Number of Cars Which May be Added to the Basic Bi-level Train Due to the Ratio of Revenue Seats to Meal Seats*					
					Bi-level Train					
					Conventional Train		Without Extra Cars		With Extra Cars**	
					Extra Cars Which May be Added	Extra Cars Added**	Unused Car Capacity	Meal Seats	Ratio ^D	Meal Seats
Western Transcontinental:										
CP	Montreal-Sudbury	8	1 ^A	7	72	4.8	118	3.1	118	3.5
CN	Toronto-Sudbury	4	1 ^A	3	72	6.4	118	4.3	118	4.7
CP	Sudbury-Winnipeg	2	2	–	144	5.6	212	3.8	212	4.2
CP	Winnipeg-Calgary	6	4 ^B	2	72	6.0	118	4.1	118	5.5
CP	Calgary-Vancouver	4	4	–	72	6.0	118	4.1	118	5.5
CN	Winnipeg-Edmonton	3	3	–	72	6.1	118	4.1	118	5.2
CN	Edmonton-Jasper	5	4 ^C	1	104	4.5	118	4.1	118	5.5
CN	Jasper-Vancouver	4	4	–	104	4.4	118	4.4	118	5.9
Eastern Transcontinental:										
CN	Montreal-Campbellton	1	1	–	72	9.3	118	6.1	118	6.4
CN	Campbellton-Halifax	2	1	1	72	8.0	118	5.4	118	5.8

Note: * The number of revenue seats for conventional and basic bi-level train options is shown in Tables IV and V.

** Assume only sleeping cars with 43 revenue seats are added.

A Number of cars limited by capacity of Sudbury-Winnipeg route segment.

B Number of cars limited by capacity of Calgary-Vancouver route segment.

C Number of cars limited by capacity of Jasper-Vancouver route segment.

D Ratio of revenue passenger seats to seats in meal service cars. Number of revenue seats per route segment is shown in Tables IV and V.

E In no case does the bi-level car ratio exceed the highest ratio of the conventional single level train. The highest ratio for any route segment for the western transcontinental service is 6.1 for the conventional train and only 5.9 for the bi-level trains.

TABLEAU XVII
NOMBRE DE VOITURES SUPPLÉMENTAIRES QUE L'ON PEUT AJOUTER À LA COMPOSITION
DE BASE DU TRAIN À ÉTAGE SANS AVOIR BESOIN DE VOITURES-RESTAURANTS
SUPPLÉMENTAIRES PENDANT LA PÉRIODE DE POINTE

				Nombre maximum de voitures que l'on peut ajouter au train à étage de base à cause du rapport places payantes-capacité de la voiture-restaurant*						
Nombre de voitures à étage que l'on peut ajouter sans avoir besoin de locomotives Diesel supplémentaires				Train à étage						
				Train traditionnel		Sans voitures supplémentaires		Avec voitures supplémentaires**		
				Places Voiture-restaurant	Rapport ^D	Places Voiture-restaurant	Rapport ^{D,E}	Places Voiture-restaurant	Rapport ^{D,E}	
Voitures supplémentaires qui peuvent être ajoutées										
Voitures supplémentaires ajoutées**										
Capacité inutilisée des voitures										
Transcontinental de l'Ouest:										
CP	Montréal-Sudbury	8	1 ^A	7	72	4.8	118	3.1	118	3.5
CN	Toronto-Sudbury	4	1 ^A	3	72	6.4	118	4.3	118	4.7
CP	Sudbury-Winnipeg	2	2	—	144	5.6	212	3.8	212	4.2
CP	Winnipeg-Calgary	6	4 ^B	2	72	6.0	118	4.1	118	5.5
CP	Calgary-Vancouver	4	4	—	72	6.0	118	4.1	118	5.5
CN	Winnipeg-Edmonton	3	3	—	72	6.1	118	4.1	118	5.2
CN	Edmonton-Jasper	5	4 ^C	1	104	4.5	118	4.1	118	5.5
CN	Jasper-Vancouver	4	4	—	104	4.4	118	4.4	118	5.9
Transcontinental de l'Est:										
CN	Montréal-Campbellton	1	1	—	72	9.3	118	6.1	118	6.4
CN	Campbellton-Halifax	2	1	1	72	8.0	118	5.4	118	5.8

N.B.: * Le nombre de places payantes pour le train de base traditionnel et pour le train à étage figurent dans les tableaux IV et V.

** On suppose qu'on ajoute uniquement des voitures-lits avec 43 places payantes.

A Le nombre de voitures est limité par la capacité de la ligne Sudbury-Winnipeg.

B Le nombre de voitures est limité par la capacité de la ligne Calgary-Vancouver.

C Le nombre de voitures est limité par la capacité de la ligne Jasper-Vancouver.

D Rapport du nombre de places payantes sur capacité de la voiture-restaurant. Le nombre de places payantes par ligne est indiqué dans les tableaux IV et V.

E En aucun cas, le rapport des voitures à étage ne dépasse le rapport le plus élevé du train traditionnel. Le plus haut rapport pour tout tronçon du service transcontinental de l'Ouest est de 6.1 pour le train traditionnel et de seulement 5.9 pour le train à étage.

APPENDIX I

TRAIN I

SUDBURY — VANCOUVER (DAILY)

EFFECTIVE JUNE 8, 1980 TO SEPTEMBER 28, 1980 INCL.

Baggage (9600 Series)		Montreal-Vancouver
Sleeper (24 Rmt.) (Vest. Rear)	Crew	Montreal-Vancouver
*Coach (60S) (Vest. Rear)	106	Montreal-Vancouver
X Snack Coach (72S) (Vest. Rear)	107	Winnipeg-Vancouver
*Coach (76S) (Vest. Rear)	108	(Toronto) Sudbury-Vancouver
Dayniter (52S) (Vest. Rear)	116	(Toronto) Sudbury-Vancouver
Dayniter (52S) (Vest. Rear)	117	Montreal-Vancouver
Skyline (Vest. Fwd.)		Montreal-Vancouver
Sleeper (4-4-6) (Vest. Rear)	140	Montreal-Vancouver
Sleeper (4-4-6) (Vest. Rear)	141	Montreal-Vancouver
Diner (48C) (Kitchen Fwd.)		Montreal-Vancouver
Sleeper (4-8-4) (Vest. Rear)	160	(Toronto) Sudbury-Vancouver
Sleeper (4-8-4) (Vest. Rear)	161	(Toronto) Sudbury-Vancouver
Sleeper (4-8-4) (Vest. Rear)	162	(Toronto) Sudbury-Vancouver
Sleeper-Lounge (3-1)	145	Montreal-Vancouver

* — 20 Seats unreserved between Montreal and Winnipeg.

** — 30 Seats unreserved between (Toronto) Sudbury and Winnipeg.

X — Effective June 9, 1980 ex Winnipeg.

CARS ASSIGNED: 14 cars Sudbury-Winnipeg
 15 cars Winnipeg-Vancouver

CAR LIMIT: 18 cars

POWER REQUIRED:	1 Unit	2 Units	3 Units	4 Units
Sudbury-Calgary	1-6 incl.	7-12 incl.	13-18 incl.	—
Calgary-Vancouver	1-5 incl.	6-11 incl.	13-16 incl.	17-18 incl.

APPENDICE I

TRAIN I

SUDBURY — VANCOUVER (TOUS LES JOURS)

TRAIN EN SERVICE DU 8 JUIN 1980 AU 28 SEPTEMBRE 1980 INCL.

Bagages (série 9600)		Montréal-Vancouver
Voiture-lits (24 chambrettes) (plate-forme arrière)		
*Coach (60s) (plate-forme arrière)	Personnel	Montréal-Vancouver
X Coach doté d'un comptoir casse-croûte (72s) (plate-forme arrière)	106	Montréal-Vancouver
*Coach (76s) (plate-forme arrière)	107	Winnipeg-Vancouver
Superconfort (52S) (plate-forme arrière)	108	(Toronto) Sudbury-Vancouver
Superconfort (52S) (plate-forme arrière)	116	(Toronto) Sudbury-Vancouver
Skyline (plate-forme avant)	117	Montréal-Vancouver
Voiture-lits (4-4-6) (plate-forme arrière)		Montréal-Vancouver
Voiture-lits (4-4-6) (plate-forme arrière)	140	Montréal-Vancouver
Voiture-restaurant-bar (48C) (cuisine avant)	141	Montréal-Vancouver
Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)		Montréal-Vancouver
Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)	160	(Toronto) Sudbury-Vancouver
Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)	161	(Toronto) Sudbury-Vancouver
Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)	162	(Toronto) Sudbury-Vancouver
Voiture-lits-salle (3-1)	145	Montréal-Vancouver

* — 20 places non réservées entre Montréal et Winnipeg.

** — 30 places non réservées entre (Toronto) Sudbury et Winnipeg.

X — À partir du 9 juin 1980, départ de Winnipeg.

VOITURES AFFECTÉES: 14 voitures Sudbury-Winnipeg
15 voitures Winnipeg-Vancouver

NOMBRE MAXIMUM DE VOITURES: 18 voitures

PUISSANCE NÉCESSAIRE:	1 unité	2 unités	3 unités	4 unités
Sudbury-Calgary	1-6 incl.	7-12 incl.	13-18 incl.	—
Calgary-Vancouver	1-5 incl.	6-11 incl.	13-16 incl.	17-18 incl.

TRAIN 3
 SUDBURY - VANCOUVER (DAILY)
 EFFECTIVE JUNE 8, 1980 TO SEPTEMBER 28, 1980 INCL.

Baggage (9600 Series)		Toronto-Vancouver
Sleeper (10-6) (Rmts Prop. Pntd)	Crew	Toronto-Vancouver
Coach (76S) (Vest. Rear)	311	Toronto-Vancouver
Coach (76S) (Vest. Rear)	312	Toronto-Vancouver
Cafe Lounge (Lge. Fwd.)		Toronto-Vancouver
Coach (60S) (Vest. Rear)	309	(Montreal) Sudbury-Vancouver
Dayniter (52S) (Vest. Rear)	315	(Montreal) Sudbury-Vancouver
Dayniter (52S) (Vest. Rear)	314	Toronto-Vancouver
A-Dayniter (52S) (Vest. Rear)	313	Edmonton-Vancouver
A-Diner-Lounge (32S) (Kitchen Fwd.)		Edmonton-Vancouver
Sleeper (6-6-4) (Vest. Rear)	350	Toronto-Vancouver
Sleeper (4-8-4) (Vest. Rear)	351	Toronto-Vancouver
Sleeper (4-8-4) (Vest. Rear)	352	Toronto-Vancouver
Diner (48C) (Kitchen Fwd.)		Toronto-Vancouver
Club Lounge (Lge. Fwd.)		Toronto-Vancouver
Sceneramic (Galley Fwd.)		Edmonton-Vancouver
Sleeper (4-8-3-1) (Vest. Rear)	335	(Montreal) Sudbury-Vancouver
Sleeper (4-8-3-1) (Vest. Rear)	336	(Montreal) Sudbury-Vancouver
B-Sleeper (4-4-6) (Vest. Rear)	337	(Montreal) Sudbury-Vancouver
C-Sleeper (10-6) (Rmts Prop. Pntd)	353	Jasper-Vancouver
C-Sleeper (5-3) (Vest. Rear)	354	Jasper-Vancouver

* — 10 seats unreserved between (Montreal) Sudbury and Winnipeg

A — Effective June 10th ex Edmonton

B — Effective June 22nd ex Sudbury

C — Effective June 10th ex Jasper

15 Cars (16 after June 21) Sudbury-Edmonton

17 Cars (18 after June 23) Edmonton-Jasper

19 Cars (20 after June 23) Jasper-Vancouver

CAR LIMIT: 18 Cars Sudbury-Edmonton
 21 Cars Edmonton-Vancouver

POWER REQUIRED:	1 Unit	2 Units	3 Units
Sudbury-Edmonton	1-6 incl.	7-12 incl.	13-18 incl.
Edmonton-Vancouver	1-7 incl.	8-14 incl.	15-21 incl.

Source: *Consists and Marshalling Instructions of Trains*, VIA Rail Canada, June 8, 1980.

TRAIN 3

SUDBURY — VANCOUVER (TOUS LES JOURS)

TRAIN EN SERVICE DU 8 JUIN 1980 AU 28 SEPTEMBRE 1980 INCL.

Bagages (série 9600)		Toronto-Vancouver
Voiture-lits (10-6) (chambrettes désignées)	Personnel	Toronto-Vancouver
Coach (76S) (plate-forme arrière)	311	Toronto-Vancouver
Coach (76S) (plate-forme arrière)	312	Toronto-Vancouver
Café-salon (salon avant)		Toronto-Vancouver
Coach (60S) (plate-forme arrière)	309	(Montréal) Sudbury-Vancouver
Coach Superconfort (52S) (plate-forme arrière)	315	(Montréal) Sudbury-Vancouver
Coach Superconfort (52S) (plate-forme arrière)	314	Toronto-Vancouver
A-Coach Superconfort (52S) (plate-forme arrière)	313	Edmonton-Vancouver
A-Voiture-restaurant-bar (32S) (cuisine avant)		Edmonton-Vancouver
Voiture-lits (6-6-4) (plate-forme arrière)	350	Toronto-Vancouver
Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)	351	Toronto-Vancouver
Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)	352	Toronto-Vancouver
Voiture-restaurant-bar (48C) (cuisine avant)		Toronto-Vancouver
Salon-bar (salon avant)		Toronto-Vancouver
Panoramique (cuisine avant)		Edmonton-Vancouver
Voiture-lits (4-8-3-1) (plate-forme arrière)	335	(Montréal) Sudbury-Vancouver
Voiture-lits (4-8-3-1) (plate-forme arrière)	336	(Montréal) Sudbury-Vancouver
B-Voiture-lits (4-4-6) (plate-forme arrière)	337	(Montréal) Sudbury-Vancouver
C-Voiture-lits (10-6) (chambrettes désignées)	353	Jasper-Vancouver
C-Voiture-lits (5-3) (plate-forme arrière)	354	Jasper-Vancouver

* — 10 places non réservées entre (Montréal) Sudbury et Winnipeg

A — À partir du 10 juin, départ d'Edmonton

B — À partir du 22 juin, départ de Sudbury

C — À partir du 10 juin, départ de Jasper

15 voitures (16 après le 21 juin) Sudbury-Edmonton

17 voitures (18 après le 23 juin) Edmonton-Jasper

19 voitures (20 après le 23 juin) Jasper-Vancouver

NOMBRE MAXIMUM DE VOITURES: 18 voitures Sudbury-Edmonton
 21 voitures Edmonton-Vancouver

PUISSANCE NÉCESSAIRE:	1 unité	2 unités	3 unités
Sudbury-Edmonton	1-6 incl.	7-12 incl.	13-18 incl.
Edmonton-Vancouver	1-7 incl.	8-14 incl.	15-21 incl.

Source: *Consists and Marshalling Instruction of Trains*, VIA Rail Canada, le 8 juin 1980.

APPENDIX II

New Equipment

Throughout the course of the 1976 hearings and during the period of time from the end of the hearings to the publication of the Preferred Plan, the Commission's Technical Support Group attempted to estimate what would be the "best" form of restructured and re-equipped transcontinental service. The issues which had to be taken into consideration in arriving at a "best" service included the following: how to raise patronage and revenues to the highest possible levels, and how to keep costs and losses as low as possible while ensuring that a transcontinental service of high quality could be offered in the future.

In order to find the best ways of meeting these difficult objectives, several different configurations of service and routes were analyzed, based on the routing options from the March 1976 Notice of Hearings, and using the actual 1975 transcontinental service as a base. All of these configurations assumed the use of new bilevel equipment of the type currently being delivered to Amtrak in the United States and offering a full range of seating, sleeping and eating accommodation. In this analysis the effects of pass or "free" passengers were removed from the traffic and financial figures. Thus, on the basis of the adjustment for revenue passengers only, the combined 1975 CN and CP transcontinental trains actually produced a total of 588 million revenue passenger miles and revenues of \$36.3 million. They cost a total of \$106.1 million and lost \$69.7 million for a loss per revenue passenger mile of 11.9 cents. (see Table 15).

The Technical Support Group attempted to estimate what combination of routes, equipment and pricing policies could improve upon these 1975 results. The assumptions used in the analysis all had a single route from Montreal/Toronto to Winnipeg with several options west of Winnipeg. As listed in Table 15, these options are: I. A year-round single transcontinental route, with a connecting companion train west of Winnipeg; II. A single route in the off-peak winter season with an integrated (through cars) service on both the CN and CP routes west of Winnipeg during the peak summer season, and III. A single route east of Winnipeg year-round and an integrated, through service on both lines west of Winnipeg on a year-round basis. The analysis also assumed the use of schedules comparable to the 1974 schedules of the two railways, and the CN Red, White and Blue fare structure but with a 20 per cent increase in sleeping car fares in the summer months. All of the results include the costs and losses for the socially necessary regional service in Northern Ontario to serve isolated communities in addition to transcontinental service. Table 15 summarizes the results.

APPENDICE II

Nouveau matériel

Pendant toute la durée des audiences de 1976 et durant la période qui a suivi la fin des audiences et a mené à la publication du *Preferred Plan*, le Groupe de soutien technique de la Commission a tenté d'évaluer quelle serait la «meilleure» formule pour restructurer et rééquiper le service transcontinental. Parmi les facteurs qu'on devait prendre en considération dans la définition du «meilleur» service possible, il y avait les facteurs suivants: comment obtenir une clientèle et des revenus les plus importants possibles et comment maintenir les coûts et les pertes le plus bas possible tout en prenant des dispositions garantissant qu'un service transcontinental de haute qualité pourrait être offert dans l'avenir.

Pour déterminer les meilleures façons d'atteindre ces objectifs ardu, plusieurs possibilités de service et de lignes ont été analysées d'après les options du réseau se trouvant dans les Avis d'audiences publiques de mars 1976 et à partir du service transcontinental effectif de 1975. Dans le cadre de ces hypothèses de travail, on a pris comme postulat qu'on utiliserait le nouveau matériel à étage du modèle qui est actuellement livré à Amtrak, aux États-Unis, et qui offre une gamme complète d'aménagement de l'espace, sièges, lits et restauration. Dans cette analyse, on a enlevé du trafic et des chiffres les voyageurs disposant de passes ou voyageant «gratuitement». Par conséquent, si l'on tient compte uniquement du redressement des voyageurs payants, les trains transcontinentaux du CN et du CP de 1975 réunis ont effectivement produit un total de 588 millions de milles-voyageurs payants et des recettes de 36,3 millions de dollars. Le coût du service s'élève en tout à 106,1 millions de dollars, soit une perte de 69,7 millions de dollars, ou une perte par mille-voyageur payant de 11,9 cents (voir tableau 15).

Le Groupe de soutien technique a essayé d'évaluer quelle combinaison de lignes, matériel et tarif, pourrait améliorer ces résultats de 1975. Parmi les hypothèses retenues dans l'analyse, toutes s'appuyaient sur une ligne unique de Montréal/Toronto à Winnipeg, avec plusieurs options à l'ouest de Winnipeg. Comme on l'a indiqué au tableau 15, ces options sont: I. une ligne transcontinentale unique, le trafic étant assuré pendant toute l'année, avec un train d'appoint à l'ouest de Winnipeg; II. une ligne unique en saison d'hiver normale avec un service intégré (par les voitures) sur les deux lignes du CP et du CN à l'ouest de Winnipeg, durant la saison d'été de pointe, et III. une ligne unique à l'est de Winnipeg, le trafic étant assuré toute l'année, et un service intégré sur les deux lignes à l'ouest de Winnipeg pendant toute l'année. L'analyse prenait également comme hypothèse l'adoption de durées de trajets comparables aux durées de trajets de 1974 des deux chemins de fer et l'échelle de tarif des trains Rouges, Blancs et Bleus du CN, mais avec une augmentation de 20 p. 100 dans les tarifs des voitures-lits pour les mois d'été. Tous les résultats comprennent les coûts et les pertes pour le service régional socialement nécessaire dans le nord de l'Ontario pour desservir les localités isolées en plus du service transcontinental. Le tableau 15 présente le résumé des résultats.

This analysis assumes load factors that more closely approximate those presently handled by the transcontinentals.

Cette analyse s'appuie sur des facteurs de charge qui sont le plus près possible de ceux actuellement traités par les trains transcontinentaux.

Source: *Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service*. Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, Ottawa, April 1977. P. 43

Source: *Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service*. Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, Ottawa, avril 1977. P. 43

TABLE 15
ESTIMATED EFFECTS OF BILEVEL EQUIPMENT AND VARIOUS ROUTE CONFIGURATIONS

	Revenue Passenger Miles	Costs	Revenues	Losses	Loss per Passenger Mile
	(millions)	(\$ mil.)	(\$ mil.)	(\$ mil.)	(¢)
1975 Equipment, Routes and Price Level	588	106.1	36.3	69.7	11.9
Consolidated System, New Equipment, Adjusted CN Price Levels					
I Single Spine, Companion Service in Western Canada All Year	651	75.5	43.4	32.2	5.0
II Double Spine in Summer, Companion Service in Winter	681	78.5	45.3	33.2	4.9
III Double Spine in Summer and Winter	703	86.7	46.7	40.0	5.7
I Year-round single transcontinental route, connecting companion train west of Winnipeg on other line.					
II Single route in the off-peak winter season with integrated (through cars) service on CN and CP routes west of Winnipeg during peak summer seasons.					
III Single route east of Winnipeg year-round with integrated, through service on both lines west of Winnipeg on a year-round basis.					

Source: *Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service*. Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, Ottawa, April 1977, p. 42.

TABLEAU 15
CONSÉQUENCES PRÉVUES DU MATÉRIEL À ÉTAGE ET DIVERSES LIGNES ENVISAGÉES

	Milles-voyageur payant	Coûts	Recettes	Pertes	Pertes par mille-voyageur
	(millions)	(millions)	(millions)	(millions)	(¢)
Matériel de 1975, lignes et tarifs	588	106,1	36,3	69,7	11,9
Système consolidé, nouveau matériel, tarifs redressés du CN					
I Matériel traditionnel, service d'appoint dans l'ouest du Canada, toute l'année	651	75,5	43,4	32,2	5,0
II Matériel à étage, en été, service d'appoint en hiver	681	78,5	45,3	33,2	4,9
III Matériel à étage, en été et en hiver	703	86,7	46,7	40,0	5,7
I Ligne transcontinentale unique toute l'année, train d'appoint assurant la correspondance à l'ouest de Winnipeg sur l'autre ligne.					
II Ligne unique en saison d'hiver normale avec service intégré (voitures) sur les lignes du CN et du CP à l'ouest de Winnipeg durant la saison de pointe d'été.					
III Ligne unique à l'est de Winnipeg toute l'année avec service intégré sur les deux lignes à l'ouest de Winnipeg, pendant toute l'année.					

Source: *Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service*. Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, Ottawa, avril 1977, p. 42.

APPENDIX III
 TRAIN 3 — SUPER CONTINENTAL
 TORONTO — VANCOUVER (DAILY)
 EFFECTIVE JUNE 20 TO SEPT. 3 INCL.

Baggage and Mail (72' car)		Toronto-Vancouver
*Coach (EM 76S) (Vest. fwd.)	306	Toronto-Vancouver
Coach (EM 76S) (Vest. rear)	307	Toronto-Vancouver
Coach (EM 76S) (Vest. fwd.)	308	Toronto-Vancouver
Cafe Lounge (Lounge fwd.)		Toronto-Vancouver
Dayniter (Em 52S) (Vest. rear)	318	Toronto-Vancouver
(A) Sleeper (6-6-4) (Vest. rear)	330	Toronto-Vancouver
(A) Sleeper (4-8-4) (Vest. rear)	331	Toronto-Vancouver
(A) Sleeper (4-8-4) (Vest. rear)	332	Toronto-Vancouver
Diner (48C) (Kitchen fwd.)		Toronto-Vancouver
Sceneramic		Jasper-Vancouver
Club Lounge (Bar rear) (EM)		Toronto-Jasper
(B) Sleeper (10-6) (Rttes properly pointed)	333	Toronto-Vancouver
(B) Sleeper (10-6) (Rttes properly pointed)	334	Toronto-Vancouver
(A) Sleeper (4-8-4) (Vest. rear)	335	Toronto-Vancouver
Sleeper (24-Rtte) (Crew) (Vest. rear)		Toronto-Vancouver
Auto Transporter (Six Autos) (AUTO-WITH-YOU PLAN)		Toronto-Edmonton

* NOT RESERVED TORONTO-WINNIPEG

(A) BEDROOMS STANDARD TYPE
 (B) BEDROOMS A-D-E SOFA TYPE
 B-C-F MINI TYPE

<i>Power Required:</i>	<i>1 Unit</i>	<i>2 Units</i>	<i>3 Units</i>	<i>4 Units</i>
	Up to 6 cars	7-13 incl.	14-20 incl.	Over 20

Car Limit: 19 cars

Cars Assigned: Toronto-Edmonton — 16 cars
 Edmonton-Vancouver — 15 cars

Source: *Consists and Marshalling Instructions*, Canadian National Railways, April 27, 1975 — October 26, 1975.

APPENDICE III
 TRAIN 3 — SUPER CONTINENTAL
 TORONTO — VANCOUVER (TOUS
 LES JOURS) À PARTIR DU 20 JUIN JUSQU'AU 3 SEPTEMBRE INCL.

Bagages et courrier (wagon de 72 pieds)		Toronto-Vancouver
*Coach (EM 76S) (plate-forme avant)	306	Toronto-Vancouver
Coach (EM 76S) (plate-forme arrière)	307	Toronto-Vancouver
Coach (EM 76S) (plate-forme avant)	308	Toronto-Vancouver
Café-salon (salon avant)		Toronto-Vancouver
Coach Superconfort (EM 52S) (plate-forme arrière)	318	Toronto-Vancouver
(A) Voiture-lits (6-6-4) (plate-forme arrière)	330	Toronto-Vancouver
(A) Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)	331	Toronto-Vancouver
(A) Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)	332	Toronto-Vancouver
Voiture-restaurant-bar (48C) (cuisine avant)		Toronto-Vancouver
Panoramique		Jasper-Vancouver
Salon-bar (bar arrière) (EM)		Toronto-Jasper
(B) Voiture-lits (10-6) (Chambrettes désignées)	333	Toronto-Vancouver
(B) Voiture-lits (10-6) (Chambrettes désignées)	334	Toronto-Vancouver
(A) Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)	335	Toronto-Vancouver
Voiture-lits (24-chambrettes) (personnel) (plate-forme arrière)		Toronto-Vancouver
Wagon porte-autos (six autos)		
(PROGRAMME EMPORTEZ VOTRE AUTO)		Toronto-Edmonton

* SANS RÉSERVATION POUR TORONTO-WINNIPEG

(A) CHAMBRES MODÈLE NORMAL

(B) CHAMBRES A-D-E MODÈLE À SOFA ET
 B-C-F MODÈLE MINI

<i>Puissance requise:</i>	<i>1 unité</i>	<i>2 unités</i>	<i>3 unités</i>	<i>4 unités</i>
	Jusqu'à 6 voitures	7-13 incl.	14-20 incl.	plus de 20

Nombre maximum de voitures: 19 voitures

Voitures affectées: Toronto-Edmonton — 16 voitures
 Edmonton-Vancouver — 15 voitures

Source: Consists and Marshalling Instructions, Chemins de fer nationaux du Canada, le 27 avril 1975 au 26 octobre 1975.

APPENDIX III
 TRAIN 1 — SUPER CONTINENTAL
 MONTREAL — VANCOUVER DAILY
 EFFECTIVE JUNE 20 TO SEPTEMBER 3 INCLUSIVE

Mail (72' car) (Sealed)		Winnipeg-Vancouver
Baggage and Mail (72' car)		Montreal-Vancouver
*Coach (EM 76S) (Vest. fwd.)	110	Montreal-Vancouver
Coach (EM 76S) (Vest. rear)	111	Montreal-Vancouver
Coach (EM 76S) (Vest. fwd.)	112	Montreal-Vancouver
Cafe Lounge (Lounge fwd.)		Montreal-Vancouver
Dayniter (EM 52S) (Vest. rear)	119	Montreal-Vancouver
(A) Sleeper (6-6-4) (Vest. rear)	140	Montreal-Vancouver
(A) Sleeper (4-8-4) (Vest. rear)	141	Montreal-Vancouver
Diner (48C) (Kitchen fwd.)		Montreal-Vancouver
Sceneramic		Edmonton-Vancouver
Sleeper Lounge (Cape) (Lounge fwd.)		Montreal-Edmonton
(B) Sleeper (10-6) (Rttes prop. pntd.)	143	Montreal-Vancouver
(B) Sleeper (10-6) (Rttes. prop. pntd.)	144	Montreal-Vancouver
(A) Sleeper (4-8-4) (Vest. rear)	145	Montreal-Vancouver
Sleeper (24-Rtte) (Crew) (Vest. rear)		Montreal-Vancouver
Mail (72' car)		Winnipeg-Edmonton
Express (72' car)		Winnipeg-Saskatoon

* 51 SEATS UNRESERVED MONTREAL-WINNIPEG

(A) BEDROOMS STANDARD TYPE
 (B) BEDROOMS A-D-E SOFA TYPE
 B-C-F MINI TYPE

Source: *Consists and Marshalling Instructions*, Canadian National Railways, April 27, 1975 — October 26, 1975.

APPENDICE III
 TRAIN 1 — SUPER CONTINENTAL
 MONTRÉAL — VANCOUVER (TOUS LES JOURS)
 À PARTIR DU 20 JUIN JUSQU'AU 3 SEPTEMBRE INCL.

Courrier (wagon de 72 pieds) (scellé)		Winnipeg-Vancouver
Bagages et courrier (wagon de 72 pieds)		Montréal-Vancouver
*Coach (EM 76S) (plate-forme avant)	110	Montréal-Vancouver
Coach (EM 76S) (plate-forme arrière)	111	Montréal-Vancouver
Coach (EM 76S) (plate-forme avant)	112	Montréal-Vancouver
Café-salon (salon avant)		Montréal-Vancouver
Coach Superconfort (EM 52S) (plate-forme arrière)	119	Montréal-Vancouver
(A) Voiture-lits (6-6-4) (plate-forme arrière)	140	Montréal-Vancouver
(A) Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)	141	Montréal-Vancouver
Voiture-restaurant-bar (48C) (cuisine avant)		Montréal-Vancouver
Panoramique		Edmonton-Vancouver
Voiture-lits-salle (salon avant)		Montréal-Edmonton
(B) Voiture-lits (10-6) (Chambrettes désignées)	143	Montréal-Vancouver
(B) Voiture-lits (10-6) (Chambrettes désignées)	144	Montréal-Vancouver
(A) Voiture-lits (4-8-4) (plate-forme arrière)	145	Montréal-Vancouver
Voiture-lits (24-chambrettes) (personnel) (plate-forme arrière)		Montréal-Vancouver
Courrier (wagon de 72 pieds)		Winnipeg-Edmonton
Express (voiture de 72 pieds)		Winnipeg-Saskatoon

* 51 PLACES NON RÉSERVÉES MONTRÉAL-WINNIPEG

(A) CHAMBRES MODÈLE NORMAL

(B) CHAMBRES A-D-E MODÈLE À SOFA ET
 B-C-F MODÈLE MINI

Source: Consists and Marshalling Instructions, Chemins de fer nationaux du Canada, le 27 avril 1975 au 26 octobre 1975.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Guy Chartrand, President, Transport 2000, Canada;
Mr. David L. Jeanes, Member of Transport 2000, Canada;
Mrs. Raymonde E. Gagnon-Cahill, President, Transport
2000, Ottawa Region.

M. Guy Chartrand, président, Transport 2000, Canada;
M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000, Canada;
M^{me} Raymonde E. Gagnon-Cahill, présidente, Transport
2000, Outaouais.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, December 3, 1981

Le jeudi 3 décembre 1981

Issue No. 19

Fascicule n° 19

Fifth Proceedings respecting:

The inquiry into the national
rail passenger service provided
to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Cinquième fascicule concernant:

L'étude portant sur le
service ferroviaire national
de transport de voyageurs
assuré par VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 3, 1981
(33)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bell, Bonnell, Charbonneau, Cottreau, Denis, Doody, Graham, Langlois, Leblanc, Marshall, McElman, Petten, Riley, Rowe and Smith. (15)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Fournier, Lucier and Phillips. (3)

In attendance: Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

Witnesses:

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. J. F. Roberts, Chairman and President;
Mr. J. Hanna, Vice President, Finance and Administration;

Mr. G. Fortin, Q.C., Vice President, Law, and Secretary of the Company;

Mr. G. C. Campbell, Vice President, Marketing.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Mr. Roberts made an opening statement and together with the witnesses, answered questions.

Upon Motion of the Honourable Senator Riley, it was *Agreed* that a document intituled: "An Alternative To The Government's July 27, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement" be printed as an Appendix to today's Proceedings of the Committee. (See Appendix "19-A".)

At 1:05 o'clock p.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

At 1:25 o'clock p.m., the Committee adjourned until Thursday, December 10, 1981, at 10:00 o'clock a.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 3 DÉCEMBRE 1981
(33)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bell, Bonnell, Charbonneau, Cottreau, Denis, Doody, Graham, Langlois, Leblanc, Marshall, McElman, Petten, Riley, Rowe et Smith. (15)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Fournier, Lucier et Phillips. (3)

Aussi présents: M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, bibliothèque du Parlement.

Témoins:

De VIA Rail Canada Inc.:

M. J. F. Roberts, président du Conseil et directeur général;
M. J. Hanna, vice-président des finances et de l'administration;

M. G. Fortin, c.r., vice-président du contentieux et secrétaire général de la Société;

M. G. C. Campbell, vice-président du marketing.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 octobre 1981, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

M. Roberts fait une déclaration préliminaire puis, à l'aide des témoins, répond aux questions.

Sur motion de l'honorable sénateur Riley, *il est convenu* qu'un document intitulé: «Solution de rechange à la nouvelle politique relative à VIA Rail Canada présentée le 27 juillet 1981 par le gouvernement» soit joint en appendice aux délibérations de ce jour. (Voir Appendice «19-A».)

A 13 h 05, les témoins se retirent et le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.

A 13 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 10 heures le jeudi 10 décembre 1981.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, December 3, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Members of the committee, as I am sure you are all aware, we have with us today from VIA Rail Canada Inc., Mr. J. F. Roberts, Chairman and President, Mr. J. Hanna, Vice-President, Finance and Administration, Mr. G. Fortin, Q.C., Vice-President, Law, and Secretary of the company, Mr. J. P. Branchaud, Director, Government Relations and Mr. G. C. Campbell, Vice-President, Marketing.

Mr. Roberts has an opening statement he would like to make. He has indicated that he and the other witnesses will be available for questions by members of the committee. Mr. Roberts, I invite you to proceed.

M. J. F. Roberts, président du Conseil et directeur général, VIA Rail Canada Inc.: Merci, monsieur le président, je désire vous remercier ainsi que les membres de votre comité de m'accorder l'occasion de vous dire quelques mots sur VIA Rail Canada.

Comme vous le savez, c'est la première fois que VIA comparait devant le Comité sénatorial des transports et des communications. Avec votre assentiment, permettez-moi de vous donner un bref aperçu historique de notre société.

VIA a été créée le 12 janvier 1977. En juin de la même année, elle prenait la responsabilité du marketing de tous les services ferroviaires voyageurs intervilles.

En avril 1978, VIA devenait une société d'État. Exactement un an plus tard . . .

Le sénateur Leblanc: Monsieur le président, il semble y avoir un problème avec le système de reproduction du son, car je n'entends pas l'interprétation en anglais.

Mr. Roberts: With your permission, Mr. Chairman, I will start over again in English.

Thank you again, Mr. Chairman.

I would like to take this opportunity to thank you and the members of the committee for inviting us here to talk about VIA Rail Canada.

As you are aware, this is the first time that VIA has appeared before the Standing Senate Committee on Transport and Communications. With your permission, I will give you a very brief history of the corporation.

VIA was created on January 12, 1977, and took over responsibility for marketing of all inter-city rail passenger services in June of that year. In April of 1978, VIA became a crown corporation, and exactly one year later became responsible for all management aspects of inter-city rail passenger services in Canada.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 3 décembre 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures pour enquêter sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Membres du Comité, comme vous le savez sans doute, nous recevons aujourd'hui les représentants de VIA Rail Canada Inc., soit M. J. F. Roberts, président du Conseil et directeur général, M. J. Hanna, vice-président, Finances et administration, M. G. Fortin, c.r., vice-président, Contentieux, et secrétaire général, M. J.-P. Branchaud, directeur, Relations gouvernementales, et M. G. C. Campbell, vice-président, Marketing.

M. Roberts a une déclaration préliminaire à faire. Selon ce qu'il m'a indiqué, il répondra ensuite, avec les autres témoins, aux questions des membres du Comité. Monsieur Roberts, vous pouvez y aller.

Mr. J. F. Roberts, Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.: Thank you, Mr. Chairman. I also wish to thank the other members of this committee for the opportunity to say a few words about VIA Rail Canada.

As you are aware, this is the first time that VIA has appeared before the Standing Senate Committee on Transport and Communications. With your permission, I will give a very brief history of the Corporation.

VIA was created on January 12, 1977, and took over the responsibility for marketing of all intercity rail passenger services in June of that year.

In April of 1978, VIA became a Crown corporation, and exactly one year later—

Senator Leblanc: Mr. chairman, there seems to be a problem with the sound system, because I am not getting the English interpretation.

M. Roberts: Avec votre permission, monsieur le président, je vais recommencer en anglais.

Merci, monsieur le président.

Je désire vous remercier, ainsi que les membres de votre Comité, de m'accorder l'occasion de vous dire quelques mots sur VIA Rail Canada.

Comme vous le savez, c'est la première fois que VIA comparait devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Avec votre permission, je vous donnerai un bref aperçu historique de notre société.

VIA a été créée le 12 janvier 1977. En juin de la même année, elle prenait la responsabilité du marketing de tous les services ferroviaires voyageurs intervilles. En avril 1978, VIA devenait une société d'État. Exactement un an plus tard, elle était chargée de toute la gestion des services ferroviaires voyageurs intervilles au Canada.

[Text]

In the short period of our existence, we have made enormous strides in terms of re-establishing the viability of passenger trains as a vital component in a national public transportation system.

Passenger carryings have increased by over 40 per cent since the time the railway companies were in charge of inter-city rail passenger services. The average load factor has been improved from 35 per cent to over 50 per cent. RESERVIA, our automated, computerized ticketing and information system, has overcome its introductory problems and is now the most advanced system of its kind in the world.

Our new VIA-1 first class service in the Quebec City-Windsor corridor continues to prove extremely popular with both the general travelling public and the business traveller. Our efforts on behalf of the handicapped traveller continue to elicit positive response. We are continuing our efforts to sensitize Canadians to the energy and cost savings associated with public transportation.

VIA is continuing its efforts to upgrade and improve the attractiveness of its services in all parts of Canada, particularly on long-haul transcontinental trains. However, as you know, VIA's progress has not been all smooth sailing.

The government is following a policy of fiscal restraint and VIA was not immune to its effects. Last July 27, the Minister of Transport, the Honourable Jean-Luc Pepin, announced service reductions and adjustments in passenger rail services.

While the positive aspects of VIA's development remain intact, the corporation has been subjected to considerable adjustment to accommodate the many changes resulting from the reduction of about 20 per cent of our route miles on November 15.

VIA is publicly on record to the effect that the corporation supported the service cutbacks; indeed, that we co-operated with government in terms of identifying route adjustments.

To continue to run all our services would have cost approximately \$400 million in 1982. Our modernization and upgrading program will cost approximately \$1 billion in 1981 dollars over the next five years, or \$200 million annually. Therefore, our total requirements in 1982 would have been \$600 million.

However, the government requires that VIA operate within a fixed financial envelope of approximately \$500 million, the net result of which implies that had we maintained all our services, moneys available for capital expenditures to ensure a healthy future for rail passenger services would have been negligible.

It was for this reason that we have stated that we condoned the reductions. If passenger rail services are to have a future in this country, and given the government's policy of fiscal restraint, it is essential that we save \$100 million on operating costs which can then be applied to capital expenditures.

I cannot begin to explain the intense pressure imposed upon VIA's employees and the travelling public by the changes which were made necessary by the government's policy of

[Traduction]

Durant notre courte existence, nous avons avancé à pas de géant pour ce qui est de la relance des trains de voyageurs en tant qu'élément vital du réseau national de transport public.

Le nombre de voyageurs a grimpé de plus de 40 p. 100 depuis l'époque où les autres chemins de fer assuraient les services ferroviaires voyageurs intervalles. Le taux moyen d'occupation est passé de 35 p. 100 à plus de 50 p. 100. RESERVIA, notre système informatisé de réservation, d'information et de billetterie, a dépassé le stade des problèmes de croissance. C'est aujourd'hui l'un des systèmes les plus perfectionnés au monde.

Notre nouveau service de première classe VIA-1 dans le corridor Québec-Windsor reste toujours aussi recherché par le public en général et par les voyageurs d'affaires. Nos efforts visant à faciliter les voyages pour les personnes handicapées sont accueillis de façon positive. Et nous ne relâchons pas nos efforts pour que les Canadiens soient sensibles aux économies d'énergie et de dépenses associées au transport public.

VIA poursuit ses efforts pour rénover et améliorer ses services dans tout le Canada, surtout en ce qui concerne les trains transcontinentaux «au long cours». Toutefois, vous vous en doutez, nos progrès n'ont pas toujours été faciles.

Le gouvernement suit une politique de restrictions financières et VIA n'en est pas exclue. Le 27 juillet dernier, le ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin, annonçait des réductions et des ajustements dans les services ferroviaires voyageurs.

Bien que les aspects positifs du développement de VIA restent intacts, la société a été forcée à de nombreux ajustements afin de s'adapter aux nombreux changements qui ont résulté de la diminution d'environ 20 p. 100 du nombre de milles de parcours le 15 novembre.

Il est de notoriété publique que la société a appuyé les coupures de services et même que nous avons prêté notre collaboration au gouvernement en ce qui concerne la détermination des parcours.

Si nous avions continué à exploiter tous nos services, ils auraient coûté environ \$400 millions en 1982. Notre programme de rénovation et de modernisation coûtera environ \$1 milliard, en dollars de 1981, sur une période de cinq ans, soit \$200 millions par année. Ainsi donc, en 1982, le total de nos besoins aurait été de \$600 millions.

Toutefois, le gouvernement exige que VIA poursuive son exploitation à l'intérieur d'une enveloppe financière fixe d'environ \$500 millions, ce qui a pour résultat net de supposer que si nous avions maintenu tous les fonds des services disponibles aux fins d'immobilisation pour assurer l'avenir des trains de voyageurs, il n'y aurait pratiquement plus de services.

Voilà pourquoi nous avons déclaré que nous comprenions les réductions. Pour que le train de voyageurs ait un avenir dans notre pays, et vu la politique gouvernementale de contraintes financières, il fallait absolument trouver \$100 millions dans les dépenses d'exploitation qui pourraient ensuite être attribuées au dépenses d'immobilisation.

Qu'il me soit permis de passer sous silence les pressions subies par le personnel de VIA et les voyageurs eux-mêmes à la suite des changements causés par cette politique gouverne-

[Text]

fiscal restraint, but the decision to reduce services is not totally negative.

The government is now committed to transcontinental service and we now have capital moneys available in the order of \$200 million per year in 1981 dollars, or \$250 million in current dollars over the next five years.

However, it is essential that VIA be in a position to negotiate fixed prices with the operating railways. Otherwise, there is no incentive for them to improve productivity. As it is, the more money the railways spend, the more overhead they can claim under the costing order. The only way to prevent this is to include a provision for fixed-price contracts in a comprehensive VIA Rail Canada Act. It is in this respect that members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications might prove invaluable to VIA's progress and the future of public transportation in Canada.

VIA is required to live within a fixed financial envelope. The necessity for service adjustments and reductions on November 15 was the direct result of the necessity of living within that envelope, while assuring a future for rail passenger services.

It is imperative that we have a fixed-price contract with the railways because, unless railway costs are brought under control by improving productivity to reduce the effects of inflation, VIA's operating costs will continue to escalate abnormally. The more our operating costs increase, the more our capital budget will diminish, because we must operate under a fixed financial envelope. Unless we have the capital available, we will not be able to modernize the system, and the substantial changes that were made on November 15 will be for nothing.

Mr. Chairman, there are a number of critical problems facing VIA, only one of which has been dealt with in detail here. I could mention several which would include VIA's mandate, priority of passenger trains, degree of control exercised over VIA's operations, stations and maintenance facilities. In our view, there is only one long-term solution to these difficulties and that is through comprehensive VIA Rail Canada Act.

There has been a great deal of discussion about such legislation. It is time to stop talking and act before it is too late.

Thank you for your attention.

The Chairman: Mr. Roberts is now available for questioning.

Senator Riley: Mr. Chairman, I have a number of questions which appear to be rather lengthy. I do not want to interfere with the schedule of other members of the committee, so, if at any time any member of the committee wishes to intervene with questions, I will be happy to yield the floor to him.

The Chairman: Thank you. I presume that members of the committee will indicate if and when they have questions. We will try to follow Senator Riley's suggestion.

[Traduction]

mentale de restrictions financières. Pourtant, la décision de réduire les services n'aura pas que des résultats négatifs.

Le gouvernement s'est maintenant engagé à assurer le service transcontinental et nous disposons maintenant de fonds d'immobilisation de l'ordre de \$200 millions par année (en dollars de 1981), soit \$250 millions en dollars courants pour les cinq prochaines années.

Toutefois, il faut absolument que VIA puisse négocier des prix fermes avec les chemins de fer. Autrement, pourquoi voudraient-ils augmenter la productivité? Pour le moment, plus les chemins de fer dépensent, plus ils sont en mesure de réclamer des frais généraux en vertu de l'ordonnance sur les coûts. La seule façon d'empêcher cette situation consiste à prévoir des dispositions relatives à des contrats à prix fermes à l'intérieur d'une Loi sur VIA Rail Canada. Et c'est ici que les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications peuvent jouer pleinement leur rôle s'ils souhaitent sincèrement voir progresser VIA et le transport public au Canada.

VIA doit fonctionner à l'intérieur d'une enveloppe financière fixe. Les coupures et réductions de services du 15 novembre dernier sont le résultat direct de la nécessité de poursuivre notre exploitation dans les limites de cette enveloppe tout en assurant l'avenir des services ferroviaires voyageurs.

Il faut absolument que nous ayons un contrat à prix ferme avec les chemins de fer car si les frais relatifs à ces chemins de fer ne sont pas contrôlés par l'amélioration de la productivité, pour minimiser les effets de l'inflation, les coûts d'exploitation de VIA ne cesseront d'augmenter anormalement. Plus nos coûts d'exploitation augmentent, plus notre budget d'immobilisation diminuera, étant donné que nous sommes obligés de respecter l'enveloppe. Sans capital, il nous sera impossible de moderniser le réseau et les importants changements annoncés le 15 novembre ne se matérialiseront pas.

Monsieur le président, VIA fait face à plusieurs problèmes sérieux dont un seul vient de vous être exposé en détail. Je pourrais vous parler du mandat de VIA, de la priorité des trains de voyageurs, du contrôle de VIA sur son exploitation, des gares et des installations d'entretien. D'après nous, il n'existe qu'une solution à long terme et c'est une Loi sur VIA Rail Canada.

Cette loi a fait l'objet de nombreuses discussions. Il est temps d'arrêter d'en parler. Il est temps d'agir avant qu'il ne soit trop tard.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: M. Roberts va maintenant répondre aux questions.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, j'ai un certain nombre de questions qui semblent un peu longues. Je ne veux pas bouleverser l'horaire des autres membres du Comité; donc, si à un moment donné un autre membre du Comité veut intervenir, je lui céderai volontiers la parole.

Le président: Merci. Je suppose que les membres du Comité indiqueront qu'ils ont des questions lorsque ce sera le cas. Nous allons essayer de suivre la suggestion du sénateur Riley.

[Text]

Senator Riley: Mr. Roberts, when you appeared before the Transport committee of the other place on Tuesday the question was brought up about the surplus equipment that would not be in use as a result of these cutbacks. It struck me at that time. When you purchased this rolling stock from CN and CP, how much money did you pay for the whole package?

Mr. Roberts: Senator, we paid the net book value.

Senator Riley: This surplus equipment you state was purchased at the net book value. That is the depreciated value?

Mr. Roberts: Exactly. The value of the equipment on the books of the company, senator. We paid approximately \$52 million to Canadian National for their equipment. As far as Canadian Pacific is concerned, I am going from memory, but it was something in the order of \$10 million for their equipment. It was the value of the equipment—the depreciated value—on the books of the company, which has since then been verified by the Canadian Transport Commission.

Senator Riley: What do you intend to do with the surplus equipment if it will not be used as a result of the cutbacks?

Mr. Roberts: By the end of next year there will be approximately 275 pieces of equipment that will be surplus to the operation. Some of this equipment is old equipment. We had to air condition some of that equipment by using 400-pound blocks of ice during the summer months. That will just give you an idea of the period in which this equipment was built.

There were other pieces of equipment, such as old sleeping cars, and others that were only three, four, five or six of a kind, and that will become surplus.

Because they are surplus to the operation and there is no future use for the equipment, in all likelihood—that decision has not been taken yet—the external auditors will want us to wipe that equipment off our books before the end of this fiscal year, which is December 31.

It is important that we get the equipment off the property, because if we keep the surplus equipment on the property we will have to pay rental charges to the railways. In other words, we will have to rent tracks from them to store the equipment on. With the weather conditions we have in Canada in the winter months these cars, if they are going to be stored as serviceable, will have to be heated with steam. Of course, that is tremendously expensive. So, all in all, the equipment that will become surplus will be retired as soon as possible.

Senator Riley: Being retired, I presume, means it would be sold for scrap?

Mr. Roberts: There are two possibilities, senator. One is that the equipment will be sold for useful purposes. We understand that there may be markets in China and South America for the equipment, as well as a market for some pieces of equipment in Canada.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Monsieur Roberts, lorsque vous avez comparu devant le Comité des transports de l'autre endroit mardi, il a été question du matériel qui deviendrait excédentaire par suite de ces réductions. Cela m'a frappé à ce moment-là. Lorsque vous avez acheté ce matériel roulant au CN et au CP, combien avez-vous payé le tout?

M. Roberts: Monsieur le président, nous avons payé la valeur comptable nette.

Le sénateur Riley: Vous avez acheté ce matériel excédentaire, dites-vous, à sa valeur comptable nette. Il s'agit de la valeur dépréciée?

M. Roberts: Exactement. La valeur du matériel aux livres de la société, monsieur le sénateur. Nous avons payé environ \$52 millions au Canadien National pour son matériel. En ce qui concerne le Canadien Pacifique, je dirais de mémoire, que le prix a été de l'ordre de \$10 millions. C'était la valeur du matériel—la valeur dépréciée—aux livres de la société, valeur qui a été par la suite vérifiée par la Commission canadienne des transports.

Le sénateur Riley: Que comptez-vous faire du matériel excédentaire si vous ne l'utilisez plus, par suite des réductions?

M. Roberts: A la fin de l'an prochain, il y aura environ 275 pièces de matériel qui seront excédentaires. Une partie de ce matériel est vieux. Nous avons dû utiliser des blocs de glace 400 livres pour climatiser certaines voitures pendant les mois d'été. Cela vous donne une idée de l'époque à laquelle remonte ce matériel.

Il y avait d'autres pièces de matériel, comme des vieilles voitures-lits, et d'autres voitures dont on n'avait que trois, quatre, cinq ou six exemplaires, et qui deviendront excédentaires.

Parce qu'on n'en a pas besoin pour l'exploitation, et qu'on ne prévoit aucune utilité future pour ce matériel, il est fort probable—quoique cette décision ne soit pas encore prise—que les vérificateurs externes voudront nous faire radier ce matériel de nos livres à la fin de l'année financière en cours, le 31 décembre.

Il est important de retirer ce matériel des voies de chemins de fer, car si nous y gardons du matériel excédentaire, nous devons payer un loyer. En d'autres termes, nous devons leur louer des voies pour y entreposer le matériel. A cause du climat que nous connaissons au Canada en hiver, il faudra chauffer les voitures à la vapeur si nous voulons les garder en service. Naturellement, cela coûte extrêmement cher. Donc, tous comptes faits, le matériel qui deviendra excédentaire sera mis hors service aussitôt que possible.

Le sénateur Riley: Une fois mis hors service, je suppose, il serait envoyé à la casse?

M. Roberts: Il y a deux possibilités, monsieur le sénateur. L'une, c'est de vendre le matériel pour des fins utiles. Nous croyons savoir qu'il y a peut-être des marchés en Chine et en Amérique du Sud pour ce matériel ainsi que des marchés au Canada pour certains matériels.

[Text]

Senator Riley: But the recovery in dollars from this equipment will probably be far less than what you paid for it in 1977; is that right?

Mr. Roberts: We do not know at this particular time, but if it goes for scrap, then it would be net salvage value. Some of the equipment, the components on the equipment, are valuable and, therefore, it is quite possible that a percentage of the equipment, anyway, could be dismantled and the individual parts kept in stock for other cars rather than buying new parts for the other cars.

A number of locomotives will become surplus, and the value of the components of these locomotives, when stripped—you strip the locomotives and you use the components for other locomotives—would be greater than the scrap value of the locomotive itself. These are all of the options being looked at at the present time.

Senator Charbonneau: When you mentioned the \$62 million for the equipment, I understand that a great percentage of that equipment was 26, 27 or 30 years old when it was purchased. Did this equipment still have book value at the time it was sold to you in 1977, bearing in mind it was 25 or 30 years old?

Mr. Roberts: Yes, it did.

Senator Charbonneau: Do you recall how much it was depreciated at, 5 per cent, 2 per cent?

Mr. Roberts: It was something in the order of \$50,000 to \$60,000 per unit for the cars, but the locomotives were something in the order of, I believe, a little less than \$10,000 per unit. The locomotives had been depreciated because, I suppose, there was not as much investment in the locomotives as there had been in the cars over the years.

Because it is not only the original value, that is appreciated, but any capital expenditures on the equipment over the years, that adds to the book value.

Senator Riley: How much does VIA expect to save in realistic terms by the discontinuance of the services as of November 15?

Mr. Roberts: Naturally, there are other savings involved. The other savings involve the fact that we must re-equip the transcontinental services. We cannot continue to give an efficient service with the existing equipment that was built in 1954 or 1955; it must be renewed. We intend to renew the equipment on the transcontinental trains, both east and west, with double-deck equipment to increase the carrying capacity of each car. It would cost approximately \$300 million to re-equip the *Atlantic* and the *Supercontinental*. Since those trains were eliminated on November 15, then there is no need to invest in the equipment that would have been required to be renewed.

We are dealing with long-term variable costs. There are costs that take some time to be eliminated from the system. We are speaking of a \$45 million saving next year, and that saving would escalate each year until it is approximately \$100 million by 1984.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Mais les sommes recouvrées seront probablement beaucoup moins importantes que ce que vous avez payé en 1977, n'est-ce pas?

M. Roberts: Nous ne le savons pas à ce moment-ci, mais s'il est envoyé à la casse, il aurait une valeur de récupération nette. Une partie du matériel, ses composantes, ont de la valeur. Par conséquent, il est tout à fait possible d'en mettre une certaine proportion en pièces détachées, que nous conserverions en stock, plutôt que d'en acheter des neuves pour les autres voitures.

Pour ce qui est des locomotives—il y en aura un certain nombre d'excédentaires—les pièces de ces locomotives, une fois démontées—on démonte les locomotives et on utilise les pièces pour d'autres locomotives—auraient une valeur supérieure à la ferraille de la locomotive. Voilà les options que nous étudions à l'heure actuelle.

Le sénateur Charbonneau: Lorsque vous avez mentionné les \$62 millions pour le matériel, je suppose qu'un fort pourcentage de ce matériel avait 26, 27 ou 30 ans lorsque vous l'avez acheté. Ce matériel avait-il encore une valeur comptable au moment où vous l'avez acheté en 1977, compte tenu de ses 25 ou 30 ans d'usure?

M. Roberts: Oui.

Le sénateur Charbonneau: Vous souvenez-vous de son taux de dépréciation? 5 p. 100? 2 p. 100?

M. Roberts: C'était de l'ordre de \$50,000 à \$60,000 l'unité pour les voitures, mais dans le cas des locomotives c'était quelque chose comme un peu moins de \$10,000 l'unité, sauf erreur. On avait déprécié les locomotives parce que, je suppose, on n'y avait pas investi autant que dans les voitures au cours des ans.

Parce que ce n'est pas seulement la valeur d'origine qui augmente, mais toutes les dépenses d'investissement en matériel au cours des ans, cela ajoute à la valeur comptable.

Le sénateur Riley: Combien VIA prévoit-il économiser, de façon réaliste, par l'interruption des services le 15 novembre?

M. Roberts: Naturellement, il y a d'autres économies en cause. Les autres économies tiennent à ce que nous devons rééquiper les services transcontinentaux. Nous ne pouvons pas continuer à assurer un service efficace avec le matériel existant qui a été construit en 1954 ou 1955; il faut le renouveler. Nous comptons renouveler le matériel des trains transcontinentaux, tant dans l'est que dans l'ouest, avec des voitures à double niveau, pour augmenter la capacité de chaque voiture. Le rééquipement de l'*Atlantic* et du *Supercontinental* coûterait environ \$300 millions. Puisque ces trains ont été éliminés le 15 novembre, il n'est plus nécessaire d'investir dans le matériel qu'il aurait fallu renouveler.

Il s'agit de coûts variables à long terme. Il y a des coûts qui ne peuvent être éliminés du système qu'avec le temps. Nous parlons d'une économie de \$45 millions pour l'an prochain, économie qui augmenterait chaque année pour atteindre \$100 millions en 1984.

[Text]

Senator Riley: The figure of \$100 million was given to us by the Minister of Transport as a first-year saving. Do you say it will be \$45 million?

Mr. Roberts: I think the minister said that the changes would be worth about \$100 million, and that is quite correct. I think the estimate shows approximately \$45 million worth of savings in the first year, that is, 1982, but it escalates each succeeding year, and by 1984 it will be about \$100 million.

Senator Riley: What do you estimate, from that saving of \$45 million the first year, would be the cost of severance and retirement benefits to those employees who were let go?

Mr. Roberts: Of course, these would be one-time costs. We estimate that, as far as VIA positions are concerned, we reduced approximately 440 positions. Because of the turnover in VIA employment, the number of people who will be affected is something in the order of 375 to 380 people; it all depends on the circumstances.

We have to determine whether people will want to take early retirement. If a person takes early retirement, then there are provisions for lump-sum payments and that type of thing, and those are certain costs. However, if someone is displaced from one job to another, say, from a higher-paying to a lower-paying job, then he will wish to be paid the difference between the job prior to November 15 and the job after November 15.

Since this special agreement came into effect in 1977 or 1978, 200 people have been affected under its provisions. The cost of that was something in the order of \$3 million for those 200 people. However, the cost depends on the settlement made with each person.

Senator Riley: Bearing in mind the fact that some of these employees may take early retirement, you must have an estimated figure of what the whole cost would be resulting from the cutbacks.

Mr. Roberts: I am sorry, senator, we do not because we will not know until the person takes the decision. We have a real problem right now in that, under the old tax laws, the lump-sum payment was not taxable. Under the new budget it is, and the railway and unions are trying to get relief from that since those who took the decision to retire early took the lump-sum payment under the old laws and conditions. They now find that the new budget changes their financial position. They will have to pay income tax that they would not have otherwise paid or that they did not anticipate paying when they took the decision. That is a very critical item with respect to many of the employees who have taken that decision.

Senator Riley: Assuming that you can resolve the problem which has arisen with the Department of National Revenue and the lump-sum payments, would I be safe in assuming that the total costs to VIA, because of the cutbacks, the layoffs and

[Traduction]

Le sénateur Riley: Le ministre des Transports nous a cité le chiffre de \$100 millions comme étant l'économie de la première année. Vous dites que ce sera \$45 millions?

M. Roberts: Je pense que le ministre a dit que les changements vaudraient environ \$100 millions, et c'est tout à fait correct. Je pense que l'estimation indique des économies d'environ \$45 millions la première année, c'est-à-dire en 1982, avec une augmentation chaque année par la suite jusqu'à environ \$100 millions en 1984.

Le sénateur Riley: D'après votre estimation, d'après cette économie de \$45 millions pour la première année, combien coûteraient la cessation d'emploi et la retraite des employés dont vous vous êtes départis?

M. Roberts: Naturellement, ces coûts ne seraient pas susceptibles de se répéter. Nous estimons que nous avons supprimé environ 440 postes, à VIA. A cause du renouvellement du personnel de VIA, le nombre de personnes qui seront touchées est de l'ordre de 375 à 380; cela dépend des circonstances.

Nous devons déterminer si ces personnes voudront prendre une retraite anticipée. Lorsqu'un employé prend une retraite anticipée et qu'il y a des dispositions prévoyant des paiements forfaitaires et ce genre de choses, cela représente des coûts certains. Cependant, s'il est réaffecté à un autre emploi, mettons à un poste moins bien rémunéré, il voudra toucher la différence de rémunération entre l'emploi qu'il occupait jusqu'au 15 novembre et celui qu'on lui donnera après le 15 novembre.

Depuis son entrée en vigueur en 1977 ou 1978, cet accord spécial a touché 200 personnes. Il nous a coûté quelque chose comme \$3 millions pour ces 200 personnes. Cependant, le coût dépend du règlement qui intervient avec chacun.

Le sénateur Riley: Compte tenu de la possibilité d'une retraite anticipée pour certains de ces employés, vous devez avoir une estimation du coût total des réductions.

M. Roberts: Je regrette, monsieur le sénateur, nous n'en avons pas, car nous ne le saurons pas avant que l'intéressé n'ait pris la décision. A l'heure actuelle, nous avons un gros problème, car dans l'ancienne législation fiscale le paiement forfaitaire n'était pas imposable. Avec le nouveau budget, il le sera, et les chemins de fer et les syndicats cherchent à obtenir une exemption de cette disposition puisque ceux qui ont décidé de prendre une retraite anticipée ont réclamé le paiement forfaitaire en vertu des anciennes lois et des anciennes conditions. Ils constatent maintenant que le nouveau budget change leur situation financière. Ils devront payer un impôt sur le revenu qu'ils n'auraient pas payé autrement ou qu'ils ne prévoyaient pas payer lorsqu'ils ont pris leur décision. C'est un point très critique pour un grand nombre des employés qui ont pris cette décision.

Le sénateur Riley: En supposant que vous puissiez régler le problème qui s'est posé avec le ministère du Revenu national et les paiements forfaitaires, puis-je supposer sans risquer de me tromper que les coûts totaux pour VIA, en raison des réductions

[Text]

the early retirements, would amount to as much as \$30 million?

Mr. Roberts: I do not personally believe it is going to be that high. I would point out that we are dealing with 440 positions. In terms of the railway, it was estimated that there would be something in the order of 1,100 to 1,200 positions, since over 1,600 positions were affected as a result of the November 15 changes.

We still do not know whether enough people will volunteer to take early retirement, since that is what this amounts to. If they do not take early retirement, then it will be the newest people, the new arrivals, who will lose jobs. Naturally, that would not be as costly as people taking early retirement.

Senator Riley: Am I safe in assuming that the figure could be as high as \$30 million?

Mr. Roberts: I suppose if everything works out against you, it could go pretty high. I do not know that it would go as high as \$30 million. If we look at our experience, it will not go to \$30 million.

Senator Riley: If it did go, then your estimated saving for next year would be reduced to \$15 million, probably.

Mr. Roberts: It was \$45 million and provision was made by the government for the \$30 million as a one-shot expenditure. There would be many ways of calculating it, I suppose, but the \$30 million was all spent last year, and, if you look just at 1982, then there is a saving of \$45 million minus \$30 million for next year in terms of government expenditure. I agree with you, Senator Riley.

Senator Riley: If the savings fall short of the target, will VIA still discontinue more trains? That may be a matter of government policy.

Mr. Roberts: It is. The changes that were made on November 15 were made under section 64 of the National Transportation Act. Therefore, it was an order from cabinet.

Senator Riley: I understand.

Mr. Roberts: If cabinet should decide that other changes will be made, I might also go for early retirement. Because I was extremely concerned about the way our employees were interpreting some of the statements that had been made, I said the day before yesterday that, if there were any more substantial unilateral changes in the rail passenger services in Canada, then I would also go for early retirement.

Senator Riley: Yes, I heard you.

Mr. Roberts: I may be able to find a better way of making a living.

Senator Riley: Do you intend to ask the government to increase the size of the fiscal envelope available to VIA?

Mr. Roberts: We have a real problem, senator. We have what we call "13th bills" as part of the contracting mechanism. The railways make estimates called "anticipated costs" for the work loads that we give them. During the year we pay those anticipated costs, but since the costing order is an

[Traduction]

tions, des mises à pied et des retraites anticipées, atteindraient \$30 millions?

M. Roberts: Personnellement, je ne crois pas que ce sera si haut. Je vous ferais remarquer qu'il s'agit de 440 postes. Pour le chemin de fer, on a estimé qu'il y aurait quelque chose comme 1,100 à 1,200 postes, puisque les changements du 15 novembre ont touché plus de 1,600 postes.

Nous ne savons toujours pas s'il y aura suffisamment de candidats à la retraite anticipée, car c'est à cela que cela revient. S'ils ne prennent pas de retraite anticipée, alors ce sera les nouveaux, les derniers arrivés, qui perdront leur emploi. Naturellement, cela ne coûterait pas aussi cher que les retraites anticipées.

Le sénateur Riley: Puis-je supposer sans risquer de me tromper que le chiffre pourrait atteindre \$30 millions!

M. Roberts: En mettant les choses au pire, je suppose que cela pourrait aller très haut. Je ne suis pas sûr que cela atteindrait \$30 millions. D'après notre expérience, cela n'ira pas jusqu'à \$30 millions.

Le sénateur Riley: Si cela y allait, les économies que vous prévoyez pour l'an prochain seraient ramenées à \$15 millions, probablement.

M. Roberts: C'était \$45 millions, et le gouvernement avait prévu une dépense de \$30 millions, d'un seul coup. Il y aurait bien des façons de le calculer, je suppose, mais les \$30 millions ont tous été dépensés l'an dernier, et, si vous prenez 1982 seulement, il y a une économie de \$45 millions, moins \$30 millions pour l'an prochain au titre de la dépense du gouvernement. Vous avez raison, sénateur Riley.

Le sénateur Riley: Si les économies n'atteignent pas l'objectif, VIA retranchera-t-il d'autres trains? C'est peut-être une question de politique gouvernementale.

M. Roberts: C'est cela. Les changements du 15 novembre ont été faits en vertu de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports. Par conséquent, c'était un décret du Cabinet.

Le sénateur Riley: Je comprends.

M. Roberts: Si le Cabinet décide de faire d'autres changements, je partirai peut-être aussi en retraite anticipée. Parce que je m'inquiétais énormément de la façon dont nos employés interprétaient certaines des déclarations qui ont été faites, j'ai dit avant hier que, s'il y avait d'autres changements unilatéraux importants dans les services ferroviaires de voyageurs au Canada, je partirais moi aussi en retraite anticipée.

Le sénateur Riley: Oui, je vous ai entendu.

M. Roberts: Je suis peut-être capable de trouver un meilleur moyen de gagner ma vie.

Le sénateur Riley: Avez-vous l'intention de demander au gouvernement d'augmenter l'enveloppe financière de VIA?

M. Roberts: Nous avons un gros problème, monsieur le sénateur. Le mécanisme des contrats prévoit ce que nous appelons des «treizièmes factures». Les chemins de fer font des estimations appelées des «coûts prévus» pour les charges de travail que nous leur donnons. Tout au long de l'année, nous

[Text]

after-the-fact mechanism, then at the end of the year the railways have three months to pool all the accounts together and to verify whether or not the anticipated costs that were paid throughout the year were sufficient. If they were not sufficient, then about April they can present us with a so-called 13th bill.

Because the regulations call for a fixed price contract between the government and VIA, we signed contracts with the government and we committed ourselves to a level of expenses on each service. There are 45 services. Under those contracts we commit ourselves one year in advance and we must live with that number. But since the railways can present us with a 13th bill which we cannot anticipate, then the agreement with the government is that, although we are bound by the contracting mechanism, the 13th bills must be a pass-through to the government.

Senator Riley: They are not itemized?

Mr. Roberts: No. All the bills we receive from Canadian Pacific are for a given amount of money. They say, "You owe us \$5 million for this month for the operation of trains", and that is as per the costing order and that is it. From Canadian National we have been receiving a more detailed accounting of the charges. We still have a long way to go with Canadian National, but CN is making an effort to give us the information we require. However, so long as we have these 13th bills we have a real problem, because, although for every year of VIA's existence we have met our contractual obligations, and as a matter of fact have had a surplus at the end of each year as per the contracts, we still have to go through supplementary estimates because of these 13th bills.

That is part of our problem, in that it is a supplementary estimate for VIA Rail Canada Incorporated, and that has the effect of casting suspicion on the management of the system.

Senator Riley: The management of VIA.

Mr. Roberts: Yes, it casts suspicion on the management of VIA because it gives the impression that VIA is overspending.

Senator Riley: Actually, on the other hand, it could be that VIA is being hosed by the railways.

Mr. Roberts: Mr. Chairman, Senator Riley, I think we have to make the costing order a public area. There is too much suspicion about the costing order. We have to determine, as a country, whether or not the costing order in its present form is the proper vehicle or the proper measurement of charges between the railways and VIA. If it is found not to be appropriate, then we must find some alternative.

Senator Charbonneau: Just as a supplementary, is it not true that these bills from the railroads are looked into by the Canadian Transport Commission in detail?

[Traduction]

leur payons ces coûts prévus, mais puisque l'ordonnance sur les coûts s'applique a posteriori, il se trouve que les chemins de fer ont trois mois après la fin de l'année pour réunir tous les comptes et vérifier si les coûts prévus qu'ils nous ont facturés tout au long de l'année étaient suffisants. S'ils n'étaient suffisants, vers le mois d'avril, les chemins de fer peuvent nous présenter ce que nous appelons une treizième facture.

Parce que les règlements prévoient un contrat à prix ferme entre le gouvernement et VIA, nous avons signé des contrats avec le gouvernement et nous nous sommes engagés à un certain niveau de dépenses pour chaque service. Il y a 45 services. En vertu de ces contrats, nous nous engageons un an d'avance et nous devons nous en tenir à ce nombre. Mais puisque les chemins de fer peuvent nous présenter une treizième facture que nous ne pouvons pas prévoir, notre entente avec le gouvernement prévoit que, bien que nous soyons liés par le mécanisme des contrats, les treizièmes factures doivent être passées au gouvernement.

Le sénateur Riley: Elles ne sont pas détaillées?

M. Roberts: Non. Toutes les factures que nous recevons du Canadien Pacifique sont pour un montant donné. Ces gens-là nous disent: «Vous nous devez \$5 millions pour l'exploitation des trains ce mois-ci, et cela est conforme à l'ordonnance sur les coûts, un point c'est tout». Le Canadien National nous communique une comptabilité plus détaillée des frais. Nous avons encore un bon bout de chemin à faire avec le Canadien National, mais le CN fait un effort pour nous donner les renseignements dont nous avons besoin. Cependant, tant que nous aurons ces treizièmes factures, nous avons un gros problème, car, bien que VIA ait réussi à s'acquitter de ses obligations contractuelles chaque année depuis qu'elle existe, voire qu'elle ait réalisé un surplus à la fin de chaque année en vertu des contrats, nous devons continuer à aller en budget supplémentaire à cause de ces treizième factures.

Cela fait partie du problème, car c'est un budget supplémentaire pour VIA Rail Canada Incorporée, et cela a pour effet de mettre en doute la qualité de la gestion du système.

Le sénateur Riley: La question de VIA.

M. Roberts: Oui, cela met en doute la gestion de VIA car cela donne l'impression que VIA dépense trop.

Le sénateur Riley: Par contre, en fait, il se pourrait que VIA se fasse exploiter par les chemins de fer.

M. Roberts: Monsieur le président, monsieur le sénateur Riley, je pense que nous devons rendre publique l'ordonnance sur les coûts. L'ordonnance sur les coûts soulève trop de soupçons. Nous devons déterminer, comme pays, si l'ordonnance sur les coûts, dans sa forme actuelle, est le mécanisme approprié pour mesurer les coûts facturés à VIA par les chemins de fer. Si elle est jugée non convenable, nous devons trouver une autre solution.

Le sénateur Charbonneau: Une question supplémentaire. N'est-il pas vrai que ces factures des chemins de fer font l'objet d'un examen détaillé de la part de la Commission canadienne des transports?

[Text]

Mr. Roberts: Mr. Chairman, Senator Charbonneau, the CTC audit of the charges is a procedural audit and not a value-for-money audit. If in a given circumstance the railway may charge a certain item, say a switching charge, the size of that charge does not come into the picture. The fact is that under those circumstances the railway can charge for that switching as an allowable charge under the costing order, but in terms of the size of that charge there is no audit.

Senator Charbonneau: That is a hell of a way to run a railroad or a country.

Senator Doody: Mr. Chairman, I have a question along the same lines. Perhaps I misunderstood, but am I correct in thinking that Canadian Pacific can send a bill to VIA and that VIA cannot question the amount of that bill, regardless of whether it is \$5 million, \$10 million or \$15 million? VIA simply has no option but to pay it.

Mr. Roberts: Mr. Chairman, that's right.

Senator Rowe: Can you not demand a breakdown?

Mr. Roberts: People can demand information of the Canadian Transport Commission and the Minister of Transport. VIA does not have the ability or the authority to demand that information.

Senator Graham: On that particular point, Mr. Chairman, could the witness tell us if a committee of the House of Commons or the Senate, such as this body, could ask for and receive that information which has been denied to you?

Mr. Roberts: As I understand it, at the present time under the costing regulations, the Canadian Transport Commission and the Minister of Transport are the only two groups that can audit the books of the railways. With respect to the government's side of it, what the Senate has power to do I am not in a position to comment on.

The Chairman: Perhaps the Vice-President, Law, Mr. Fortin, could help us on that point.

Mr. Roberts: Quite possibly.

Mr. G. Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secretary of VIA Rail Canada Inc.: Under the Railway Act there is a provision to the effect that cost information and information that is by its nature confidential, is obtained by the CTC in the course of an investigation and shall not be revealed unless there is an order by the CTC that it is in the public interest that it be so revealed. There is an exception to that in favour of the Minister of Transport who can demand from the CTC that information for his own purposes or transmission to the provinces upon their request. Therefore, the barrier that we have to face in terms of obtaining that kind of information from the railways, is a statutory one.

Senator Graham: Mr. Chairman, that seems incomprehensible. The crown company is receiving bills from a private or public company and those companies do not have to indicate why these expenditures or payments are being demanded. Do

[Traduction]

M. Roberts: Monsieur le président, sénateur Charbonneau, la vérification de la CCT est une vérification de procédure et non pas une vérification qualitative. Dans certains cas particuliers, le chemin de fer peut facturer certaines choses, mettons des frais de manœuvre, dont le montant ne cadre pas dans le tableau. Dans ces circonstances, le chemin de fer peut facturer ces frais de manœuvre, qui sont des frais permis aux termes de l'ordonnance sur les coûts, mais le montant de ces frais n'est pas vérifié.

Le sénateur Charbonneau: En voilà une façon de gérer un chemin de fer ou un pays.

Le sénateur Doody: Monsieur le président, j'ai une question dans le même sens. J'ai peut-être mal compris, mais si je ne me trompe pas, le Canadien Pacifique peut envoyer à VIA une facture dont VIA ne peut contester le montant, peu importe qu'il s'agisse de \$5 millions, de \$10 millions ou de \$15 millions? VIA n'a pas d'autre choix que de la payer.

M. Roberts: Monsieur le président, c'est exact.

Le sénateur Rowe: Vous ne pouvez pas exiger de ventilation?

M. Roberts: Il y en a qui peuvent exiger des renseignements de la Commission canadienne des transports et du ministre des Transports. VIA n'a pas cette possibilité ni ce pouvoir.

Le sénateur Graham: Sur ce point particulier, monsieur le président, le témoin pourrait-il nous dire si un comité de la Chambre des communes ou du Sénat, comme le nôtre, pourrait demander et recevoir les renseignements qui vous ont été refusés.

M. Roberts: Si je comprends bien, à l'heure actuelle, aux termes des règlements sur les coûts, la Commission canadienne des transports et le ministre des Transports sont les seuls qui peuvent vérifier les livres des chemins de fer. Du côté du gouvernement, je ne suis pas en mesure de faire de commentaire sur ce que le Sénat a le pouvoir de faire.

Le président: Le vice-président aux affaires juridiques, M. Fortin, pourrait peut-être nous éclairer sur ce point.

M. Roberts: Peut-être bien.

M. G. Fortin, C.R., vice-président aux affaires juridiques et secrétaire de VIA Rail Canada Inc.: La Loi sur les chemins de fer dispose que les renseignements sur les coûts et les renseignements de nature confidentielle sont obtenus par la CCT dans le cours d'une enquête et ne doivent pas être divulgués à moins que la CCT ne rende une ordonnance en faisant une question d'intérêt public. Il y a une exception à cette règle en faveur du ministre des Transports, qui peut exiger que la CCT lui remette ces renseignements à ses propres fins ou les transmette aux provinces à leur demande. Par conséquent, la barrière à laquelle nous nous heurtons lorsque nous voulons obtenir ce genre de renseignements des chemins de fer est d'ordre statutaire.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, cela me semble bien bizarre. La société de la Couronne reçoit des factures d'une entreprise privée ou publique qui n'a pas besoin d'indiquer pourquoi elle réclame ces sommes ou ces paiements.

[Text]

we understand that if we want to secure that information, we have to ask the Minister of Transport or the CTC? Does that apply as well to the CN?

Mr. Roberts: In what way do you mean, if it applies to CN?

Senator Graham: Perhaps I missed an answer to an earlier question, but if VIA receives a bill from CN do they have to account for it?

Mr. Roberts: They do not have to. It is voluntary. If they want to give us the information they will, but we cannot demand it and expect to get it.

Senator Graham: So they can actually send you a bill without itemizing it?

Mr. Roberts: As I said, Canadian National has made great strides.

Senator Graham: They do it on a voluntary basis?

Mr. Roberts: Yes. By prodding, we have reached agreement with Canadian National that they will provide more information. I believe it costs something in the order of \$28 million for CN stations that are still owned by CN. We receive a bill that says there are \$28 million in stations, but we do not know whether that applies to Halifax, Montreal or Vancouver. There is no breakdown as between stations.

Senator Graham: Could you not secure that information through the minister?

Mr. Roberts: That is what we have been trying to do.

Mr. Fortin: I referred to a statutory barrier earlier, and in that statute, as I mentioned, the minister can ask for information for his own purposes or upon request by a province. Therefore, the minister is not really free to pass along the information to VIA under that statute.

Senator Graham: This kind of information is fundamental for the purposes of this inquiry because we are talking about the necessity of saving money and yet, on the other hand, we are finding out that bills are being submitted to VIA and paid where there is no accounting, or no reason given as to why they are being paid. Perhaps that is an area where great savings could be made.

The Chairman: Yes, I would concur with what you say.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I have a suggestion to make to the committee because I do not expect Mr. Roberts to be able to provide all the information. I would suggest we obtain from the minister the charges made to VIA Rail on, let us say, the Halifax to Montreal run and have a comparable accounting of the CN or boxcar freight going over the same track. That would be very useful to us. Every member of the committee seems to be concerned with the costs charged to VIA.

Mr. Chairman, could the witness give us more information on the type of charges that are made to VIA? You mentioned a switching cost and so on. I think the majority of people think of the charges as being only that of sleeping cars or something of that nature.

[Traduction]

Devons-nous comprendre que si nous voulons obtenir ces renseignements, nous devons demander au ministre des Transports ou à la CCT? Cela vaut-il également pour le CN?

M. Roberts: Qu'est-ce que vous voulez dire, si cela vaut pour le CN?

Le sénateur Graham: J'ai peut-être manqué une réponse à une question antérieure, mais si VIA reçoit une facture du CN le CN doit-il rendre des comptes?

M. Roberts: Non. Il le fait s'il le veut bien. S'il veut nous donner des renseignements, il le fera, mais nous ne pouvons pas l'exiger ni nous attendre de les recevoir.

Le sénateur Graham: Il peut donc effectivement vous envoyer une facture sans la détailler?

M. Roberts: Comme je l'ai dit, le Canadien National a fait de grands efforts . . .

Le sénateur Graham: Seulement parce qu'il le veut bien?

M. Roberts: Oui. En insistant, nous avons obtenu l'accord du Canadien National pour qu'il nous fournisse plus de renseignements. Je crois que les gares du CN qui appartiennent encore au CN coûtent quelque chose comme \$28 millions. Nous recevons une facture qui dit qu'il y a \$28 millions dans les gares, mais nous ne savons pas si cela s'applique à Halifax, à Montréal ou à Vancouver. Il n'y a pas de répartition entre les gares.

Le sénateur Graham: Ne pourriez-vous pas obtenir ces renseignements par l'entremise du ministre?

M. Roberts: C'est ce que nous avons essayé de faire.

M. Fortin: J'ai parlé tantôt de la barrière statutaire. Selon cette loi, comme je l'ai mentionné, le ministre peut demander ces renseignements à ses propres fins ou à la demande d'une province. Ainsi, la loi ne laisse pas vraiment la liberté au ministre de communiquer les renseignements à VIA.

Le sénateur Graham: Ce genre de renseignements est fondamental pour les besoins de notre enquête, car nous parlons de la nécessité d'économiser de l'argent, alors que nous constatons par ailleurs que VIA reçoit des factures et les paie sans comptabilité, sans même savoir pourquoi elle les paie. C'est peut-être un secteur où il y a de grandes économies à faire.

Le président: Oui, je serais d'accord sur ce que vous dites.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, j'ai une proposition à faire au Comité. Je ne crois pas que M. Roberts soit en mesure de nous fournir tous les renseignements. Je proposerais que nous nous fassions communiquer par le ministre les frais facturés à VIA Rail pour, mettons, le tronçon d'Halifax à Montréal et que nous fassions une comptabilité comparable du trafic marchandises ou des trains du CN utilisant la même voie. Cela nous serait très utile. Chaque membre du Comité semble s'inquiéter des frais facturés à VIA.

Monsieur le président, le témoin pourrait-il nous éclairer davantage sur le genre de frais qui sont facturés à VIA? Vous avez mentionné des frais de manœuvre et ainsi de suite. Je pense que la majorité des gens n'imaginent pas d'autres frais que les frais de voiture-lit ou ce genre de choses.

[Text]

Mr. Roberts: It is difficult because it is a very complex issue to really explain the costing order. Perhaps Mr. Fortin could, in a few words, give us the approach that is being taken.

The Chairman: I think Senator Phillips is also interested in the type of items. Perhaps Mr. Fortin could give us some information on that as well.

Mr. Fortin: Mr. Chairman, there is a costing order that is generally known as R-6313 although it has been consolidated recently into a new form. That order is a determination by the CTC of the basic principles for costing. Essentially, the measure that is used by the CTC is long-term variable costs. Then it provides for a number of categories of costs—costs that can be charged specifically, costs that can be allocated by simple methods and costs that require some regression analysis and more statistical allocation. Basically, in the costing order what you find is essentially that. The order also provides for the preparation and dealing with the commission by the railways of costing manuals.

It is in those costing manuals, that are really large books, that all of the procedures are found to identify the costs that will be either charged specifically or allocated by one method or the other.

Those procedures vary for CN and for CP. Those costing manuals are filed with the CTC, and the CTC orders call for discussion verification, and approval of those.

The Chairman: I suppose this order is a public document?

Mr. Fortin: The order itself is a public document; I believe that the costing manual is not a public document.

Senator Phillips: Could you tell us anything about the charges made to you for the railbed? How much per passenger mile do you pay for the railbed as compared to the price paid by the freight side of things?

Mr. Fortin: We do not know the actual charges. That is the problem.

Senator Charbonneau: Mr. Chairman, what puzzles me and seems to be contradictory is that the executives of VIA admit that they do not know how much it will cost them to operate, even if it were only for the 13th bill, yet we are told this morning that they will save \$45 million next year and \$100 million in 1984. What basis are you using to come up with these figures if you do not even know your costs? You are absolutely powerless to control your costs, so how can you come up with figures like that?

Mr. Roberts: We come up with figures like that based on estimates of what it will cost us in 1982. These are comparative costs between what we paid this year and next year, with changes and estimates from the railways, of course, as to how much they will charge us for the operation next year.

[Traduction]

M. Roberts: Il est très difficile, car c'est une question très complexe, d'expliquer l'ordonnance sur les coûts. M. Fortin pourrait peut-être, en quelques mots, nous exposer l'approche suivie.

Le président: Je pense que le sénateur Phillips voulait aussi connaître le genre de frais. M. Fortin pourrait peut-être nous donner certains renseignements là-dessus également.

M. Fortin: Monsieur le président, il existe une ordonnance sur les coûts, qui est généralement connue sous le nom de R-6313, bien qu'elle ait récemment été codifiée sous une nouvelle forme. Cette ordonnance de la CCT détermine les principes de base de l'établissement des coûts. Essentiellement, la mesure qu'utilise la CCT, ce sont les coûts variables à long terme. Ensuite, elle prévoit un certain nombre de catégories de coûts—des coûts qui peuvent être imputés spécifiquement, des coûts qui peuvent être répartis par des méthodes simples et des coûts qui nécessitent des analyses de régression et d'autres répartitions statistiques. Voilà essentiellement ce que l'on retrouve dans l'ordonnance sur les coûts. L'ordonnance prévoit aussi la préparation de manuels de calcul des prix de revient, que les chemins de fer doivent soumettre à la Commission.

C'est dans ces manuels de calcul des prix de revient, qui sont de très gros volumes, que l'on trouve les procédures permettant d'identifier les coûts à imputer spécifiquement ou à répartir d'une façon ou d'une autre.

Ces procédures ne sont pas les mêmes pour le CN que pour le CP. Ces manuels de calcul des prix de revient sont déposés auprès de la CCT, et les ordonnances de la CCT prévoient qu'ils sont sujets à examen et à vérification puis à approbation.

Le président: Cette ordonnance est un document public, je suppose?

M. Fortin: L'ordonnance elle-même est un document public; mais je ne crois pas que le manuel de calcul des prix de revient le soit.

Le sénateur Phillips: Pourriez-vous nous parler des frais qui vous sont facturés pour la voie ferrée? Combien payez-vous le mille-voyageur pour l'utilisation des voies en comparaison de ce que vous payez pour le transport des marchandises?

M. Fortin: Nous ne connaissons pas les frais réels. C'est là le problème.

Le sénateur Charbonneau: Monsieur le président, il y a une chose qui m'embête et qui semble contradictoire. Les dirigeants de VIA admettent qu'ils ne savent quels seront leurs frais d'exploitation, pas même pour ce qui est de la treizième facture. Et pourtant ils nous disent ce matin qu'ils économiseront \$45 millions l'an prochain et \$100 millions en 1984. Sur quoi vous fondez-vous pour nous citer ces chiffres si vous ne connaissez même pas vos coûts? Vous n'avez absolument aucun contrôle sur vos coûts. Comment donc pouvez-vous nous arriver avec des chiffres pareils?

M. Roberts: Ces chiffres sont fondés sur des estimations de ce que cela nous coûtera en 1982. Ce sont des coûts comparatifs entre ce que nous avons payé cette année et ce que nous paierons l'an prochain, avec des modifications et des estima-

[Text]

This whole approach of confidentiality is nothing new. The costing order was devised and constructed for the purposes of the 1967 National Transportation Act wherein the railways could claim subsidies for passenger train operations and branch line operations. So, during 1967, '68 and '69, the costing order was formulated and the railways started to claim subsidies under the costing order mechanism in 1970. When VIA came into being, the same mechanism that applied for the purposes of subsidies was reflected in the contracting mechanism. That is all that happened. So, whatever the railways claimed under the subsidy mechanism they could claim from VIA Rail Canada, but instead of 80 per cent—they could claim up to 80 per cent of the loss under the subsidy system—they can now charge 100 per cent of the loss to VIA.

The Chairman: With respect to that point, did CN and CP both make a profit last year?

Mr. Roberts: Yes, very much so.

Senator Charbonneau: The CN profit is exactly what they charged VIA Rail, almost to the cent.

Senator McElman: Mr. Chairman, may I ask a supplementary question arising out of the question asked by Senator Phillips and the answer given by Mr. Fortin?

The Chairman: There is a sudden onslaught of questions. I would be glad to fit you in as soon as possible. The next on the list I have before me is Senator Doody. I understand that he has a supplementary question.

Senator Doody: Yes, it is, Mr. Chairman. It deals with this 13th bill. I understand that the estimates of VIA Rail can be safely judged early in the year on a 12-month billing system, but the 13th bill is a mystery that upsets you.

When the government tabled supplementary estimates (C), there was an amount of \$107 million for VIA Rail and a list of the items for which the \$107 million was used. They listed maintenance, income benefits, layoff benefits, relocation benefits, management, and so forth. Is that \$107 million the amount of the 13th bill, and the amount that the two railways charged VIA Rail at the end of the year, or is there a relationship there?

Mr. Roberts: As you know, senator, the estimates flow from Transport Canada, and VIA Rail's budget is part of Transport Canada's budget. So, we do not have first-hand information on the \$107 million, but as I understand it, there is \$56.1 million for the effects of the 1979 13th bill and inflation, because apparently there was no inflation element included in the operating moneys in the main estimates. The operating moneys in the main estimates were \$304 million, but did not include any inflation factor. So, in the supplementary estimates there is the impact of the 1979 13th bill on the 1981-82 budget and

[Traduction]

tions des chemins de fer, bien sûr, pour ce qui est des coûts d'exploitation qu'ils nous factureront l'an prochain.

Toute cette approche de confidentialité n'a rien de nouveau. L'ordonnance sur les coûts a été conçue et élaborée pour les fins de la Loi nationale sur les transports de 1967. Cette loi permet aux chemins de fer de demander des subventions pour le service voyageurs et les embranchements. Donc, en 1967, 1968 et 1969, on a formulé l'ordonnance sur les coûts et les chemins de fer ont commencé en 1970 à réclamer des subventions en vertu du mécanisme de l'ordonnance sur les coûts. Lorsque VIA a vu le jour, on a reflété dans le mécanisme des contrats le même mécanisme qui s'appliquait pour les subventions. Voilà tout ce qui s'est produit. Donc, les chemins de fer pouvaient réclamer à VIA Rail Canada tout ce qu'ils réclamaient en vertu du mécanisme de subventionnement, sauf qu'à la place des 80 p. 100—ils pouvaient réclamer jusqu'à 80 p. 100 de la perte dans le système de subventions—ils peuvent maintenant réclamer à VIA 100 p. 100 de la perte.

Le président: Sur ce point, le CN et le CP ont-ils tous les deux réalisé un bénéfice l'an dernier?

M. Roberts: Oui, absolument.

Le sénateur Charbonneau: Le bénéfice du CN est exactement ce qu'il a réclamé à VIA Rail, presque au cent près.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire découlant de la question posée par le sénateur Phillips et de la réponse donnée par M. Fortin?

Le président: Il y a une avalanche soudaine de questions. Je serai heureux de vous donner la parole aussitôt que possible. Le prochain sur la liste que j'ai sous les yeux est le sénateur Doody. Je crois savoir qu'il s'agit d'une question supplémentaire.

Le sénateur Doody: Oui, c'est cela, monsieur le président. Elle concerne cette treizième facture. Si je comprends bien, vous pouvez établir avec assez de précision les prévisions budgétaires de VIA Rail en début d'année en fonction d'un système de facturation sur 12 mois, mais la treizième facture est un mystère qui vous trouble.

Lorsque le gouvernement a déposé le budget supplémentaire (C), il était prévu un montant de \$107 millions pour VIA Rail, et il y avait une liste des postes auxquels étaient destinés ces \$107 millions. Ils comprenaient les prestations de soutien du revenu, les indemnités de congédiement, les frais de réinstallation, la gestion et ainsi de suite. Ces \$107 millions constituent-ils le montant de la treizième facture et le montant que les deux chemins de fer ont réclamé à VIA Rail à la fin de l'année. Y a-t-il un rapport?

M. Roberts: Comme vous le savez, monsieur le sénateur, le budget vient de Transports Canada. Le budget de VIA Rail fait partie du budget de Transports Canada. Donc, nous n'avons pas de renseignements de première main sur les \$107 millions. Mais, si je comprends bien, il y a \$56.1 millions pour les effets de la treizième facture de 1979 et de l'inflation, car il semblerait qu'on n'avait pas prévu l'inflation dans les dépenses de fonctionnement au budget principal des dépenses. Les sommes consacrées à l'exploitation dans le budget principal étaient de \$304 millions, mais elles ne comprenaient pas de

[Text]

an amount for inflation. It amounts to \$56.1 million. In the main estimates there was \$90 million worth of capital. In the supplementary estimates there is an additional \$34.8 million. This gives a total, if you take the \$56.1 million and add the \$34.8 million of \$90.9 million. Then there is the 1980 13th bill, which amounts to \$16.1 million. If you add those two together, you get the \$107 million.

Senator Doody: I can gather from that that when VIA was estimating its requirements for the year through the Department of Transport vote it did not allow for the inflation factor?

Mr. Roberts: No, that is not correct, senator. We asked for the money.

Senator Doody: But they decided what you would get?

Mr. Roberts: It was not included in the main estimates for some reason or other. Whether that was by action taken by Transport Canada or by action taken by Treasury Board, or some other body, I do not know.

Senator Marshall: I have one supplementary question. I am amazed at the charges being made with no means of accounting for them. Before the fact, when you were appointed Chairman of VIA Rail, were not the terms of reference laid down by anybody so that you would know how this would be charged against you at the end of the year, this 13th bill, and the other bills that you have not taken account of?

Mr. Roberts: No, there was not.

Senator Marshall: You accepted the position on those terms?

Mr. Roberts: I accepted the position on a five-year no-cut contract because we knew there were many things that had to be cleaned up. One of the problems we had was that the costing order was the only measurement system that we had in Canada that was acceptable.

The Chairman: Acceptable to whom?

Mr. Roberts: It was really the only system that was on the books. There was no other way; I guess it was the only way to do it. I guess the use of the word "acceptable" may not have been appropriate, Mr. Chairman, but it was the only mechanism we had. We have said, and it is part of the contract, that the Canadian Transport Commission must audit the bills from the railway to VIA. There would not be a final accounting of those bills until that verification was made.

From our experience, we have found that a costing order itself is deficient in that, since it is an after-the-fact accounting, and since overhead charges are allowed in the costing order, there is no incentive for the railways to improve productivity and to reduce costs because, theoretically, the more money that is spent, the more overhead that can be applied. Therefore, we have been pressing for a fixed-price contract.

[Traduction]

facteur d'inflation. Donc, le budget supplémentaire reflète l'impact de la treizième facture de 1979 sur le budget de 1981-1982 ainsi qu'un montant pour l'inflation. Il s'élève à \$56.1 millions. Le budget principal prévoyait des immobilisations de \$90 millions. Dans le budget supplémentaire, il y a un autre montant de \$34.8 millions. Cela donne \$90.9 millions au total, si vous prenez les \$56.1 millions et y ajoutez les \$34.8 millions. Ensuite il y a la treizième facture de 1980, qui s'élève à \$16.1 millions. Si vous faites la somme de ces deux chiffres, vous arrivez aux \$107 millions.

Le sénateur Doody: J'en déduis que lorsque VIA a préparé ses prévisions pour l'année par le truchement du crédit du ministère des Transports il n'a pas tenu compte du facteur d'inflation?

M. Roberts: Non, ce n'est pas cela, monsieur le sénateur. Nous avons demandé l'argent.

Le sénateur Doody: Mais c'est eux qui ont décidé ce que vous auriez?

M. Roberts: Il n'était pas dans le budget principal pour une raison ou pour une autre. Je ne sais pas si c'est la décision de Transports Canada, celle du Conseil du Trésor ou celle d'un autre organisme.

Le sénateur Marshall: J'ai une question supplémentaire. Je m'étonne de ce que des frais soient facturés sans qu'on ne puisse les expliquer. Avant le fait, lorsque vous avez été nommé président de VIA Rail, n'y a-t-il personne qui vous a exposé le mandat pour vous dire que cela vous serait facturé à la fin de l'année, que vous recevriez cette treizième facture, ainsi que les autres factures dont nous n'avez pas tenu compte?

M. Roberts: Non, personne.

Le sénateur Marshall: Vous avez accepté le poste à ces conditions?

M. Roberts: J'ai accepté le poste en vertu d'un contrat non réversible de cinq ans, car nous savions qu'il y avait bien des choses à mettre en ordre. L'un des problèmes que nous avions était que l'ordonnance sur les coûts était le seul système de mesure acceptable que nous ayons au Canada.

Le président: Acceptable pour qui?

M. Roberts: C'était en fait le seul système qui existait. Il n'y avait pas d'autre façon, je suppose que c'était la seule façon d'y arriver. Je suppose que le mot «acceptable» n'était peut-être pas approprié, monsieur le président, mais c'était le seul mécanisme que nous ayons. Nous avons dit, et cela fait partie du contrat, que la Commission canadienne des transports doit vérifier les factures que le chemin de fer envoie à VIA. La comptabilité de ces factures ne serait pas finale tant que la vérification n'aurait pas été faite.

L'expérience nous a démontré qu'une ordonnance sur les coûts est déficiente par elle-même car, puisqu'il s'agit d'une comptabilité a posteriori, et puisque les frais généraux sont permis dans l'ordonnance sur les coûts, rien n'oblige les chemins de fer à chercher à améliorer leur productivité et à réduire leurs coûts; théoriquement, plus ils dépensent, plus ils peuvent appliquer de frais généraux. C'est pourquoi, nous avons réclamé un contrat à prix ferme.

[Text]

We tried to get a fixed-price contract with the railways in the initial stages. It was the intention that we have a fixed-price contract with the railways, but we were never able to implement that fixed-price contract. The reason for that was that there was not enough information available because, if you are to have a fixed-price contract based on the costing order, then there must be a tie-in between the expense and the workload, and there has to be a breakdown of that. The problem, as far as the railways are concerned, is that they do not have that information; it has to be developed.

Canadian National is putting a lot of effort into developing this, and Canadian Pacific has not come on board yet.

In the final analysis, I think that these items must be covered in a comprehensive VIA Rail Canada act. That is really the only way that we can see to ameliorate the situation.

Senator Marshall: It appears to me that losses incurred by VIA Rail would be covered by a vote in the House of Commons or in the estimates as has been the case over the past number of years. Has that changed, and if so, when did it change?

Mr. Roberts: As I understand it, the only matters that are going through the estimates, except for moneys that should have been provided in the main estimates and were not, are the 13th bills. Those 13th bills are allowed under the existing mechanism. If we went to a fixed-price contract, which is really a fixed-unit-price contract, then it would eliminate the 13th bills. In other words, it would be an agreed-to cost to VIA before the year even begins. Therefore, it would be a fixed cost and we would be able to plan properly on that basis.

It would automatically build in an incentive for the railways to reduce costs because, if you contract at \$2 and it can be done for \$1.75, then you would be in-pocket. On the other hand, the mechanism would be a one-year contract to be renewed for the second year and so forth, and would utilize a base. For instance, if we were contracting for 1982, we would use the 1980 unit costs developed by the Canadian Transport Commission, escalated for 1981 and 1982. That would be the unit cost we would pay the railways. When we get to the 1983 contract year, then we will use the 1981 figures as a base, verified by the Canadian Transport Commission so that the improvements in productivity would again be in the current year. In the following year, VIA would pick up some of those gains.

Senator Charbonneau: What savings would you estimate VIA Rail could have with the changes that you suggest?

Mr. Roberts: I cannot answer that question since any answer that I give would be a wild guess. It would all depend on how the railways reacted and how much effort they put into reducing costs, and improving productivity.

Senator Rowe: As a businessman, I am interested in the inference I drew from what Mr. Roberts was saying. He said that, at the end of the year or periodically, CP, which is a

[Traduction]

Nous avons réclamé un contrat à prix ferme avec les chemins de fer dès le début. Nous avions l'intention d'avoir un contrat à prix ferme avec les chemins de fer, mais nous n'avons jamais pu y arriver. La raison, c'est que nous manquions d'information car, si l'on veut prévoir un contrat à prix ferme dans l'ordonnance sur les coûts, il doit y avoir un rapport entre les dépenses et la charge de travail, et cela exige une ventilation. Le problème, en ce qui concerne les chemins de fer, c'est qu'ils n'ont pas ces renseignements; il faut les élaborer.

Le Canadien National ne ménage pas les efforts en ce sens, mais le Canadien Pacifique ne s'est pas encore embarqué.

En dernière analyse, je pense que ces questions-là doivent être prévues dans une loi globale sur VIA Rail Canada. Voilà en fait la seule façon que nous voyons d'améliorer la situation.

Le sénateur Marshall: Il me semble que les pertes subies par VIA Rail sont couvertes par un crédit à la Chambre des communes ou dans les prévisions budgétaires, comme c'est le cas depuis plusieurs années. Cela a-t-il changé, et si oui, quand?

M. Roberts: Comme je vois les choses, les seules questions qui passent par les prévisions budgétaires, à part les sommes qui auraient dû être prévues au budget principal et ne l'ont pas été, ce sont les treizièmes factures. Ces treizièmes factures sont permises en vertu du mécanisme existant. Si nous avions un contrat à prix ferme, un contrat à prix unitaire ferme, en réalité, cela éliminerait les treizièmes factures. En d'autres termes, ce serait un coût convenu pour VIA avant même que l'année ne commence. Par conséquent, ce serait un coût fixe et nous serions en mesure de faire une planification convenable en fonction de ce coût.

Automatiquement, cela encouragerait les chemins de fer à réduire les coûts car, si vous avez un contrat à \$2 et que vous arrivez à faire le travail pour \$1.75, c'est de l'argent en poche. D'un autre côté, le mécanisme proposé serait un contrat d'un an, à renouveler pour la deuxième année, et ainsi de suite, et il y aurait une base de départ. Par exemple, dans un contrat pour 1982, nous utiliserions les coûts unitaires de 1980 élaborés par la Commission canadienne des transports, indexés pour 1981 et 1982. Cela serait le coût unitaire que nous paierions aux chemins de fer. Lorsque nous arriverons au contrat de 1983, nous utiliserons comme base les chiffres de 1981, vérifiés par la Commission canadienne des transports, de sorte que les améliorations de productivité seraient encore une fois dans l'année en cours. L'année suivante, VIA profiterait de certains de ces gains de productivité.

Le sénateur Charbonneau: Quelles sont les économies que VIA Rail pourrait réaliser, selon vous, avec les changements que vous proposez?

M. Roberts: Je ne saurais répondre à cette question car ce ne serait que du pifomètre. Cela dépendrait de la réaction des chemins de fer et des efforts qu'ils mettraient à réduire les coûts et à améliorer la productivité.

Le sénateur Rowe: En homme d'affaires, j'ai tiré une conclusion des propos de M. Roberts. A la fin de l'année ou périodiquement, a-t-il dit, le CP, qui est une société privée,

[Text]

private corporation, could come along to you and say that VIA owned them \$5 million or \$25 million, and you would have no choice, as I understand you, but to pass over a cheque for that amount. Are not all the ingredients there for a rip-off of the first magnitude?

Mr. Roberts: Of course, we judge on relative terms and, in the contract, when the Canadian Transport Commission audits the books of CP, it will verify that bill from CP to VIA. If a discrepancy is found, and if there is an over-charge, then CP would have to reimburse VIA plus interest. If the CTC should find that the railway had not charged enough, then there could be an adjustment that way as well. Everything is dependent upon the Canadian Transport Commission audit of the books.

Senator Rowe: How long do you anticipate that this present arrangement will continue?

Mr. Roberts: It will all depend on what this committee and what the House of Commons committee does and also upon what action is taken in the House of Commons and in the Senate to produce a comprehensive VIA Rail Canada act. As we say, that is probably the only solution.

Senator Rowe: You made that a point in your brief.

Mr. Roberts: Very much so.

The Chairman: I thought that earlier on, when you talked about the CTC audit, you gave some indication that it was really not an audit to establish that value had been received for money, but rather to see whether the item charged was of a nature within the costing order. Did I understand that correctly?

Mr. Roberts: Well, one of the difficulties right now is that the Canadian Transport Commission is way behind in the audit of the railway books. We expect that the 1979 and 1980 verification will be completed by April of next year. However, if we look at the past and some of the discrepancies that the CTC has found when auditing the railway books, there has been a holdback of something in the order of 5 per cent. In other words, they found some discrepancies. That is understandable, because an awful lot of accounts, money and individual charges are involved.

We do not know just what the results of the 1979-80 audit will be, but, if we can rely on past experience under the subsidy mechanism, there may be some moneys outstanding to VIA. We cannot be sure of that, however. We will only know later on next year after the audit for 1979-80 is completed.

Senator McElman: Mr. Chairman, does Mr. Roberts have with him a copy of the Report of the Task Force on Rail Passenger Service completed by the committee chaired by the Honourable Don Mazankowski?

Mr. Roberts: No, senator, I don't have it, although I have read it.

Senator McElman: I was hoping you could have it in front of you. In any event, I should like to read from page 120,

[Traduction]

peut vous arriver et vous dire que vous lui devez \$5 millions ou \$25 millions, et vous n'avez pas d'autre choix, si j'ai bien compris, que de lui remettre un chèque de ce montant. N'y a-t-il pas là les ingrédients pour du véritable vol de grand chemin?

M. Roberts: Naturellement, nous jugeons en termes relatifs et, dans le contrat, lorsque la Commission canadienne des transports vérifie les livres du CP, elle vérifiera cette facture du CP à VIA. Si elle découvre un écart, et qu'on nous a facturé en trop, le CP devra rembourser VIA avec intérêts. Si la CCT constatait que le chemin de fer n'a pas assez réclamé, il pourrait y avoir un ajustement en ce sens également. Tout dépend de la vérification des livres par la Commission canadienne des transports.

Le sénateur Rowe: Combien de temps prévoyez-vous que durera la situation actuelle?

M. Roberts: Cela dépendra de ce que feront votre Comité et celui de la Chambre des communes ainsi que des mesures que prendront la Chambre des communes et le Sénat pour produire une loi globale sur VIA Rail Canada. Comme nous l'avons dit, c'est probablement la seule solution.

Le sénateur Rowe: Vous avez fait ressortir ce point dans votre mémoire.

M. Roberts: En termes très clairs.

Le président: Tantôt, lorsque vous avez parlé de la vérification de la CCT, j'ai cru comprendre qu'il ne s'agit pas vraiment d'une vérification pour établir qu'on a reçu la valeur de l'argent dépensé, mais plutôt pour vérifier que les frais sont bel et bien prévus dans l'ordonnance sur les coûts. Ai-je bien compris?

M. Roberts: Ma foi, l'une des difficultés à l'heure actuelle, c'est que la Commission canadienne des transports est très en retard dans la vérification des livres des chemins de fer. Nous prévoyons que la vérification de 1979 et de 1980 sera terminée en avril de l'an prochain. Cependant, si nous regardons en arrière et voyons certains des écarts que la CCT a trouvés dans la vérification des livres des chemins de fer, nous constatons qu'il y a eu une retenue de l'ordre de 5 p. 100. En d'autres termes, elle a bien trouvé certains écarts. Cela est compréhensible, car il y a une quantité énorme de comptes, d'argent et de frais individuels.

Nous ne savons pas ce que seront les résultats de la vérification de 1979-1980, mais d'après notre expérience passée du mécanisme de subventionnement, il y a peut-être des sommes qui sont dues à VIA. Nous ne pouvons pas en être certains, cependant. Nous ne le saurons que plus tard l'an prochain, après la vérification de 1979-1980.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, M. Roberts a-t-il avec lui un exemplaire du rapport du groupe de travail sur le service voyageurs rédigé par le comité présidé par l'honorable Don Mazankowski?

M. Roberts: Non, monsieur le sénateur, je ne l'ai pas, mais je l'ai lu.

Le sénateur McElman: J'espérais que vous l'auriez sous les yeux. De toute façon, j'aimerais vous citer la page 120,

[Text]

paragraph 2. I have read this into the record previously, Mr. Chairman, but I will do so again. Testimony was taken from Mr. Dennis Livingstone of Transport 2000 (Atlantic), who said:

According to CN Rail the cost for maintaining one mile of railway in Canada is \$1,136.00. The distance from Moncton to Edmunston is 231 miles. Hence the cost to maintain this line would be \$262,416.00. VIA was charged \$400,000.00 in 1980 to operate its railiner over this route. This \$400,000.00 does not include CN train crews, fuel, station maintenance or overnight storage of the rail liner at Edmunston. It covers only track costs.

Following upon Senator Phillips's suggestion that perhaps you can take the Atlantic run and cost it, here is a smaller line, a contained line. First of all, do you believe the numbers given here are viable? Second, would it be possible for VIA to take this line and, using the costing manual, which I assume it has access to, actually do its own costing of this line and compare it to the charges that CN has been making against VIA's use of this line?

Mr. Roberts: Using the costing manual? No, we would not, senator. We would only be able to compare what we have paid to what we are paying. This appears to be a rather simplistic approach. There are many charges that are averages of averages across the system. You were speaking of Moncton to Edmunston, but as I understand it at the moment, it is a question of taking all the track charges on Canadian National in Canada and then taking the gross ton miles in freight and in passenger and then prorating that to the total cost and then taking that total number and dividing that into passenger train miles and probably into car miles as well. So it is very difficult.

That is the type of approach—sort of averages of averages.

When the Canadian Transport Commission held public hearings on the Churchill line, the western office of the CTC questioned the validity of the uses of the costing order to determine the actual cost of that Churchill line, because it is an average of everything in Canada and a portion of that goes to the Churchill line.

Even if you are running a two-car train over a line you may have costs that have been generated by a 20-car train somewhere else in Canada. As Mr. Fortin said, it is a complex costing situation. There is no doubt that the purpose of the costing regulations was to take a company's total expenses, and of that to try to determine what should be charged to passenger and what should be charged to branch lines, for instance. An awful lot of averaging and other mechanisms are used to arrive at those costs, but to try to isolate the exact costs between Edmunston and Moncton would be a rather difficult chore.

[Traduction]

paragraphe 2. J'ai déjà fait verser ce passage au compte rendu, monsieur le président, mais je le ferai encore une fois. Il s'agit d'un témoignage de M. Dennis Livingstone de Transport 2000 (Atlantic), qui dit:

Selon CN Rail, le coût de l'entretien d'un mille de chemin de fer au Canada est de \$1,136. La distance de Moncton à Edmunston est de 231 milles. Donc le coût de l'entretien de cette ligne serait de \$262,416. Or on a réclamé \$400,000 à VIA en 1980 pour l'exploitation de son autorail sur cette route. Ces \$400,000 ne comprennent pas les coûts du personnel de bord du CN, du carburant, de l'entretien des gares ni de l'entreposage de nuit de l'autorail à Edmunston. Il ne couvre que les coûts des voies.

Suite à la suggestion du sénateur Phillips qui dit que vous pourriez peut-être prendre l'*Atlantic* et en déterminer le coût, vous avez là un petit embranchement, un embranchement contenu. Tout d'abord, croyez-vous que les chiffres cités ici sont viables? Deuxièmement, serait-il possible pour VIA de prendre cet embranchement et, en utilisant le manuel de calcul des prix de revient, auquel il a accès, je suppose, de faire son propre calcul des coûts pour cet embranchement et de le comparer aux sommes correspondantes que le CN a facturées à VIA?

M. Roberts: En utilisant le manuel de calcul des prix de revient? Non, nous ne le pourrions pas, monsieur le sénateur. Cela ne nous permettrait que de comparer ce que nous avons payé avec ce que nous payons. Cela me semble une approche assez simpliste. Il y a de nombreux frais qui sont des moyennes de moyennes pour l'ensemble du système. Vous parliez du trajet de Moncton à Edmunston, mais si je comprends bien en ce moment, il s'agit de prendre tous les frais de voie ferrée du Canadien National au Canada puis de prendre l'ensemble des tonnes-milles brutes de marchandises et de voyageurs, et de répartir tout cela dans le coût total, pour ensuite prendre ce nombre total et le diviser en milles-train voyageurs et probablement en milles-voiture également. Donc, c'est très difficile.

Voilà le genre d'approche—des moyennes de moyennes en quelque sorte.

Lorsque la Commission canadienne des transports a tenu des audiences publiques sur l'embranchement de Churchill, le bureau de l'ouest de la CCT a mis en question la validité des utilisations de l'ordonnance sur les coûts pour déterminer le coût réel de cet embranchement de Churchill, parce que c'est une moyenne de tout ce qu'il y a au Canada, et une portion est affectée à l'embranchement de Churchill.

Même si vous exploitez un train de deux voitures sur un embranchement, vous pouvez avoir des coûts qui ont été générés par un train de 20 voitures ailleurs au Canada. Comme l'a dit M. Fortin, c'est une situation complexe en matière de calcul des coûts. Il n'y a pas de doute que l'objet des règlements relatifs aux coûts était de chercher à déterminer à partir des dépenses totales d'une société ce qu'il y a lieu d'imputer au service voyageurs et ce qu'il y a lieu d'imputer aux embranchements, par exemple. On utilise toute une foule de moyennes et d'autres mécanismes pour calculer ces coûts, et il serait très fastidieux de chercher à isoler les coûts exacts d'exploitation du train entre Edmunston et Moncton.

[Text]

Senator McElman: In effect, then, the system of accounting and billing appears to have been so devised that there is no way one can isolate costs or, indeed, check costs in any fashion.

Mr. Roberts: I suppose to verify the total system cost would be comparatively easier than costs for individual trains.

Senator McElman: Thank you, Mr. Chairman. That is all I have on the costing order.

Senator Charbonneau: Mr. Roberts, what revenues would accrue to VIA by a 10 per cent increase in fares across the board? If there were a 10 per cent increase of the present rates, what would it amount to in revenues to VIA Rail? In other words, if you have a million dollars in revenue and you add ten per cent, it is \$100,000. I do not know if total revenues are all fares. That is why I am asking the question.

Mr. Roberts: We have our expert on pricing here today, Mr. G.C. Campbell, the Vice-President, Marketing, and perhaps he could answer that question.

Mr. G. C. Campbell, Vice-President, Marketing, VIA Rail Canada Inc.: Mr. Chairman, you may not be aware that we have recently implemented a 10 per cent increase in fares across the board, and that our present fare level is running somewhere between 15 and 20 per cent above that of a year ago. We are also implementing an additional 5 per cent increase on December 15 between Quebec City and Windsor for journeys in this area. The problem with fares, looking at them on a straight percentage basis, is that if you move more quickly than your market permits, then you incur attrition. In fact, it is not simply a matter of multiplying your gross revenues by the percentage. We estimate that since we are running slightly ahead of the inflation rate and also improving service as we go, there is a minimum amount of attrition. The fare increases that VIA has implemented have almost produced exactly the same amount of revenue in proportionate terms. Since our gross revenues are in the order of \$160 million a year, that represents \$16 million on a 10 per cent increase.

Nevertheless, if you were to increase faster than your market or improvement in your service permits, you would have a serious erosion of your traffic and, in fact, you might do yourself more damage in the long run.

Senator Charbonneau: Is this estimate of \$16 million included in your calculations of the \$45 million that you say will be saved?

Mr. Campbell: The increases in fares that we have implemented this year, of course, will be in effect next year. We are also planning further increases during 1982, although they are not specified as yet, but the revenue budget which we have for 1982 is predicated on maintaining approximately a 15 per cent differential year over year throughout 1982. In fact, we are expecting to have fares increasing rather more than inflation throughout 1982 as well and that is built into our budget for 1982.

[Traduction]

Le sénateur McElman: Effectivement, donc, le système de comptabilité et de facturation semble avoir été conçu de manière qu'il soit impossible d'isoler les coûts ou même de les vérifier d'une façon ou d'une autre.

M. Roberts: Je suppose qu'il serait comparativement plus facile de vérifier le coût total du système que les coûts relatifs à des trains individuels.

Le sénateur McElman: Merci, monsieur le président. C'est tout ce que j'ai à dire à propos de l'ordonnance sur les coûts.

Le sénateur Charbonneau: Monsieur Roberts, combien rapporterait à VIA une augmentation uniforme de tarif de 10 p. 100? S'il y avait une augmentation de 10 p. 100 du tarif actuel, qu'est-ce que cela rapporterait à VIA Rail? En d'autres termes, si vous avez \$1 million en recettes et que vous ajoutez 10 p. 100, cela fait \$100,000. J'ignore si les recettes totales proviennent toutes des tarifs. C'est pourquoi je pose la question.

M. Roberts: Nous avons notre spécialiste des prix ici aujourd'hui, M. G.C. Campbell, vice-président au marketing. Il pourrait peut-être répondre à cette question.

M. G. C. Campbell, vice-président, marketing, VIA Rail Canada Inc.: Monsieur le président, vous ne savez peut-être pas que nous avons récemment mis en œuvre une augmentation uniforme de 10 p. 100 des tarifs et que nos tarifs actuels sont d'environ 15 à 20 p. 100 plus élevés qu'il y a un an. Nous mettons également en vigueur une autre augmentation de 5 p. 100 le 15 décembre entre Québec et Windsor pour les voyages dans ce secteur. Le problème avec les tarifs, si on leur applique des pourcentages simples, c'est que si l'on va plus vite que le marché ne le permet, on fait face à une réduction graduelle du nombre d'usagers. De fait, il ne s'agit pas simplement de multiplier les recettes brutes par le pourcentage d'augmentation. Puisque nous devançons légèrement le taux d'inflation et que nous améliorons le service en cours de route, nous estimons que nous perdons le minimum de clientèle. Les augmentations de tarif que VIA a mises en œuvre ont produit presque exactement la même proportion de recettes. Puisque nos recettes brutes sont de l'ordre de \$160 millions par an, cela représente \$16 millions pour une augmentation de 10 p. 100.

Néanmoins, si nous devons augmenter nos tarifs plus vite que ne le permet notre marché ou l'amélioration de notre service, nous aurions une sérieuse érosion de clientèle et, de fait, nous pourrions nous faire plus de tort à long terme.

Le sénateur Charbonneau: Cette estimation de \$16 millions est-elle prise en compte dans les \$45 millions que vous dites devoir économiser?

M. Campbell: Les augmentations de tarif que nous avons mises en œuvre cette année seront naturellement valable pour l'an prochain. Nous projetons également d'autres augmentations pour 1982, bien qu'elles ne soient pas encore définies, mais le budget des recettes que nous avons pour 1982 est fondé sur le maintien d'une différence d'environ 15 p. 100 d'une année à l'autre tout au long de 1982. De fait, nous prévoyons une augmentation des tarifs supérieure à l'inflation tout au long de 1982 également, et notre budget de 1982 en tient compte.

[Text]

Senator Charbonneau: Will those increases reduce the \$45 million loss that you expect next year, or that would have expected?

Mr. Roberts: No.

Senator Charbonneau: In other words, your loss would have been, possibly, \$61 million.

Mr. Roberts: We have calculated a \$35.5 million loss in revenue next year as a result of the changes. Therefore, that offsets some of the cost savings that will be made. The net of that is \$45 million.

Senator Chabonneau: Had you kept those lines, your bottom figures would have been what?

Mr. Roberts: The cost savings are about \$80 million, but you must offset that by \$35 million of lost revenue, so the net of that is a \$45 million saving next year.

Senator Riley: Mr. Chairman, Mr. Campbell is in charge of marketing for VIA Rail. You spoke on Tuesday about the envelope arrangements and I wonder if we could have some explanation on that.

Mr. Roberts: The envelope arrangement is the total amount of money that VIA will be allowed to operate with. That is made up of operating and capital in the total envelope. For instance, for 1981-82, it is \$365 million operating and \$125 million capital for a total of \$490 million. Therefore, what we have to do is to make sure that we live within that operating budget because if we spend more on operating, then the capital will be reduced proportionately because of the total envelope. That is what we are concerned about with respect to increasing productivity on the railways because two-thirds of our expenses are on railway contracts.

If you are running a business, then there are inflationary increases in costs that you must try to offset by increased productivity. Otherwise, you have to absorb all of the inflationary increases, and that is why we want that fixed-price contract. We are protected to a certain extent here because those moneys do not include the thirteenth bill. Therefore, there is going to have to be another way of paying the thirteenth bill until we can get a fixed-price contract. It is very important on this envelope.

We said to run everything for 1982 that we were going to run—and there is a difference between the calendar year 1982 and the government's year 1981-82 because it starts on April 1 and finishes on March 31 so it really spans three calendar years—what we want to be sure of is that we save the money that we say we are going to save, because to run everything that we were running prior to November 15 would cost \$400 million in 1982 dollars. Basically, we told the government that we have been in charge of this system since 1977 and we have increased the number of passengers by 41 per cent compared to what CN and CP handled in 1976. Prior to that there had been a declining number of passengers handled; we changed

[Traduction]

Le sénateur Charbonneau: Ces augmentations réduiront-elles la perte de \$45 millions que vous prévoyez, ou que vous auriez prévu pour l'an prochain?

M. Roberts: Non.

Le sénateur Charbonneau: En d'autres termes, votre perte aurait pu être de \$61 millions.

M. Roberts: Nous avons calculé une perte de recettes de \$35.5 millions pour l'an prochain par suite des changements. Par conséquent, cela annule certaines des économies de coût que nous réaliserons. Le résultat net est de \$45 millions.

Le sénateur Charbonneau: Si vous aviez gardé ces embranchements, quels auraient été vos chiffres nets?

M. Roberts: Les économies de coûts sont d'environ \$80 millions, ce à quoi il faut retrancher les \$35 millions de recettes perdues, de sorte que le résultat net est une économie de \$45 millions pour l'an prochain.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, M. Campbell est responsable du marketing à VIA Rail. Vous avez parlé mardi du mécanisme de l'enveloppe et je me demande si vous pourriez nous donner une explication à ce sujet.

M. Roberts: Le mécanisme de l'enveloppe, c'est le montant total d'argent que VIA peut consacrer à son exploitation. Ce montant est formé des dépenses de fonctionnement et des dépenses d'investissement contenues dans l'enveloppe totale. Par exemple, pour 1981-1982, il s'agit de \$365 millions de dépenses d'exploitation et de \$125 millions de dépenses d'investissement, pour un total de \$490 millions. Par conséquent, nous devons nous assurer de nous en tenir à ce budget d'exploitation car si nous consacrons davantage à l'exploitation, il faudra réduire proportionnellement les dépenses d'investissement à cause de l'enveloppe totale. C'est ce qui nous inquiète face à l'augmentation de productivité des chemins de fer car les contrats avec les chemins de fer représentent les deux tiers de nos dépenses.

Lorsqu'on exploite une entreprise, il y a des augmentations inflationnistes de coûts qu'il faut chercher à compenser par une augmentation de productivité. Autrement, il faut absorber toutes les augmentations inflationnistes. C'est pourquoi nous voulons ce contrat à prix ferme. Nous sommes protégés dans une certaine mesure ici car ces sommes ne comprennent pas la treizième facture. Par conséquent, il faudra trouver une autre façon de payer la treizième facture d'ici que nous obtenions un contrat à prix ferme. C'est très important dans le cas de cette enveloppe.

Nous avons dit que pour tout faire marcher ce que nous allions faire marcher en 1982—et il y a une différence entre l'année civile 1982 et l'année financière 1981-1982 du gouvernement, car celle-ci commence le 1^{er} avril et se termine le 31 mars, de sorte que l'intervalle dont nous parlons s'étend sur trois années civiles. Nous tenons à nous assurer que nous économisons l'argent que nous affirmons pouvoir économiser car pour tout garder ce que nous avions avant le 15 novembre, cela nous coûterait \$400 millions, en dollars de 1982. Fondamentalement, nous avons dit au gouvernement que nous sommes chargés de ce système depuis 1977, que nous avons augmenté le nombre de voyageurs de 41 p. 100 par rapport à

[Text]

that around and had a 41 per cent increase, and improved the productivity of the cars to the demand or the services, so we were able to get our load factors up from 35 per cent to 51 per cent. We said we have gone as far as we can go with old equipment, and we compared that to Air Canada trying to operate with DC-3s in 1980 because we are operating with vintage equipment. We said if we really want to make rail passenger service in Canada a more significant mode of travel, then there are going to have to be investments in the system. We calculated that it would cost a billion dollars in 1981. A billion dollars over five years in \$200 million a year, so for 1982 we need \$600 million to accomplish that. After a lot of discussion, the government said, "there is only \$500 million available so you are going to have to make do with that," and that is what brought about the reductions of November 15.

It is important now that we live within that operating capital, because if it costs more for operating, then our capital expenditure will be eroded and we will not be able to modernize as quickly as we should be able to. So, that is very important.

Senator Riley: In your answer I believe you stated in effect that you are getting the maximum use of what equipment you have—that is to say, you are using the equipment to the limit of the load factor on which you run?

Mr. Roberts: There may be some gains left in the system. All we are saying is that the large productivity gain that brought us from 35 per cent load factor to 51 per cent load factor is not left in the system. There may be a couple of percentage points, but it is not that great an increase. The other thing is that, in order to have a greater impact on the market, we have to have new equipment, we have to have a modern system, because right beside us is a road system that has been paid for, built, maintained and administered by the taxpayers of Canada. We have an air system that has been built, maintained, administered and continuously modernized by the taxpayers of Canada. There would not be a bus running, we would not be able to afford to run an automobile, the airlines could not stay in business, if they had to pay the costs of those systems.

One of the problems is that the charges from the railways, which is two-thirds of our costs, all of the charges for depreciation, cost of money, taxes and all of the other charges that are a normal going-concern-charge to the operation, we get charged for. The airlines do not get charged for that; they only pay when they use the system. The highway operators are in the same position.

A lot of people do not realize that the highway system in Canada in 1979 cost \$5.5 billion. Those are the latest figures we have from Statistics Canada. That system, because it is a Provincial responsibility, is run by 10 provinces. Derived from

[Traduction]

la clientèle du CN et du CP en 1976. Songez qu'avant cela le nombre de voyageurs était en régression, que nous avons renversé la tendance et que nous avons connu une augmentation de 41 p. 100 et amélioré la productivité des voitures selon la demande ou les services, de telle sorte que nous avons pu faire passer nos taux moyens d'occupation de 35 p. 100 à 51 p. 100. Nous avons dit que nous sommes allés aussi loin que nous le pouvions avec le vieux matériel: c'était comme si Air Canada cherchait à fonctionner en 1980 avec des DC-3, car nous fonctionnons avec du matériel de l'ancien temps. Nous avons dit que si nous voulons vraiment faire du service voyageurs un mode de transport important au Canada, il faudra consentir des investissements dans le réseau. Nous avons calculé que cela coûterait \$1 milliard en 1981. Un milliard de dollars sur cinq ans, c'est \$200 millions par an, de sorte que pour 1982 nous avons besoin de \$600 millions à cette fin. Après de longues discussions, le gouvernement a décidé de n'accorder que \$500 millions et a dit que nous devons nous arranger avec cela. C'est ce qui a amené les réductions du 15 novembre.

Il est important, maintenant, de nous en tenir au capital de fonctionnement, car si le fonctionnement coûte plus cher, nos dépenses d'investissement s'en trouveront érodées et nous ne serons pas capables de nous moderniser aussi vite que nous devrions pouvoir le faire. Donc, c'est très important.

Le sénateur Riley: Dans votre réponse, je crois que vous avez dit que vous tirez le maximum du matériel que vous avez—c'est-à-dire que vous utilisez le matériel jusqu'à la limite de votre taux moyen d'occupation?

M. Roberts: Il reste peut-être quelques gains à faire dans le système. Tout ce que nous disons c'est que le fort gain de productivité qui a propulsé notre taux moyen d'occupation de 35 p. 100 à 51 p. 100 n'est plus dans le système. Il y a peut-être une couple de points, mais ce n'est pas une augmentation tellement forte. L'autre chose, c'est que si nous voulons avoir un plus grand impact sur le marché, nous devons avoir du nouveau matériel, nous devons avoir un système moderne, car il y a juste à côté de nous un réseau routier qui a été payé, construit, maintenu et administré par les contribuables du Canada. Nous avons un réseau aérien qui a été construit, maintenu, administré et sans cesse modernisé par les contribuables du Canada. Il n'y aurait pas un autocar qui roulerait, nous ne pourrions pas nous permettre de faire marcher une seule automobile, les lignes aériennes ne pourraient pas rester en affaires, s'ils devaient faire eux-mêmes les frais de ces réseaux.

Un des problèmes, c'est que nous devons payer les frais des chemins de fer, qui représentent les deux tiers de nos coûts, la totalité des frais de dépréciation, le coût de l'argent, les taxes et tous les autres frais d'exploitation d'une entreprise active. Les compagnies aériennes n'ont pas à payer cela; elles ne paient que lorsqu'elles utilisent le réseau. Et c'est la même chose pour les transporteurs routiers.

Bien peu comprennent que le réseau routier au Canada en 1979 a coûté \$5.5 milliards. Ce sont là les derniers chiffres de Statistique Canada. Parce qu'il est de compétence provinciale, ce réseau est administré par 10 provinces. Le réseau a rapporté

[Text]

the system was approximately \$3 billion, so the cost to the Canadian taxpayers across the country for 1979 alone was something in the order of \$2.5 billion, and that is on a sunk-cost basis, because since it is a government expenditure it is considered sunk. There is no differentiation made between capital and operating costs. The same applies to the air system.

Senator Riley: And what about CN Marine.

Mr. Roberts: And CN Marine, but there is no way that the user of the systems will pay all the charges. If the depreciation and cost of money, and the things that are charged to VIA, for instance, for rail passenger services were charged to the users of the airport system in Canada and the users of the road system, the losses would be phenomenal. So, we are in that kind of situation.

A lot of people still do not realize that one of our problems in Canada is that we have 10 provinces responsible for the road system. Each province is responsible for its own road system. They get some help from the federal government with respect to various programs the federal government has undertaken, but basically the 10 provinces are responsible for the 10 different road systems in Canada.

Prior to the coming into being of VIA Rail, the federal government was responsible for the air system in Canada, and there were two railways, two major railways, in Canada responsible for rail passenger service. Since railways were going concerns, and as long as they had a monopoly, they had no problems, because the costs would be covered by charges to the travelling public. As the air system built up, built with money from the general taxpayers of Canada, and the road system did the same, the railways could no longer compete with those highly subsidized alternative modes of transportation. They started losing money, and since the railways were in other businesses, they were restrained in capital expenditure. They had to borrow the money they invested in the system, usually, and therefore had no interest in investing in losing propositions. So, they did not invest and the system just deteriorated.

There were a couple of flurries made by Canadian National to try to do something about passenger rail services, but no substantial investments were made in the system until VIA Rail came along. With the creation of VIA Rail, for the first time in Canadian history, the federal government became responsible for rail passenger services in Canada.

So, now we have the federal government responsible for air and rail passenger services, basically, and 10 provinces responsible for the road systems. Now what we have to do is get the provinces and the federal government together, because we will not be able to build an effective transportation system in Canada unless there is some integrated planning. The reason they have such good rail services in Europe, for instance, is

[Traduction]

environ \$3 milliards, de sorte qu'il a coûté quelque chose comme \$2.5 milliards aux contribuables de tout le pays pour 1979 seulement, et ce en coûts irrécupérables, car ils sont considérés comme irrécupérables, étant des dépenses publiques. On ne fait pas de distinction entre les dépenses de capital et les dépenses de fonctionnement. Il en va de même du réseau aérien.

Le sénateur Riley: Et du CN Marine.

M. Roberts: Et du CN Marine, mais il n'est pas question que l'usager des réseaux en assume tous les frais. Si la dépréciation et le coût de l'argent et les choses de ce genre qui sont imputés à VIA, par exemple, pour les services ferroviaires de transport de voyageurs étaient facturés aux usagers du réseau d'aéroports au Canada et aux usagers du réseau routier, les pertes seraient phénoménales. Voilà la situation dans laquelle nous sommes.

Bien des gens ne comprennent toujours pas que l'un de nos problèmes au Canada c'est que la responsabilité du réseau routier est partagée entre 10 provinces. Chaque province est responsable de son propre réseau routier. Elles reçoivent de l'aide du gouvernement fédéral à l'égard des divers programmes que le gouvernement fédéral a entrepris, mais fondamentalement les 10 provinces sont responsables des 10 différents réseaux routiers au Canada.

Avant l'arrivée de VIA Rail, le gouvernement fédéral était responsable du réseau aérien au Canada, et il y avait deux chemins de fer, deux grands chemins de fer, au Canada qui étaient responsables du service ferroviaire de transport de voyageurs. Puisque les chemins de fer étaient des entreprises en pleine activité, et tant qu'ils constituaient un monopole, ils n'avaient pas de problèmes, car leurs coûts étaient couverts par les frais exigés du public voyageur. Avec le développement du réseau aérien grâce à l'argent de l'ensemble des contribuables du Canada, et avec la création d'un réseau routier par le même moyen, les chemins de fer ne pouvaient plus soutenir la concurrence de ces autres modes de transport qui subsistent à coup de subventions. Ils ont commencé à perdre de l'argent, et puisque les chemins de fer étaient dans d'autres entreprises également, ils ont limité leurs dépenses d'investissement. Ils devaient emprunter l'argent à investir dans le système, habituellement, et n'avaient donc aucun intérêt à investir dans des affaires non rentables. Donc, ils n'ont pas investi et le réseau s'est tout simplement détérioré.

Le Canadien National a bien brassé certaines affaires pour faire quelque chose à propos des services ferroviaires de transport de voyageurs, mais il n'y a pas eu d'investissement appréciable dans le réseau avant la venue de VIA Rail. Avec la création de VIA Rail, pour la première fois dans l'histoire du Canada, le gouvernement fédéral prenait la responsabilité des services ferroviaires de transport de voyageurs.

Ainsi, le gouvernement fédéral est maintenant responsable des services de transport aérien et ferroviaire de voyageurs, fondamentalement, alors qu'il y a 10 provinces responsables des réseaux routiers. Il s'agit maintenant de réunir les provinces et le gouvernement fédéral, car nous ne serons pas capables de construire un système de transport efficace au Canada sans planification intégrée. Si les services ferroviaires

[Text]

because the government of the country is responsible for air, road and rail travel. They have not only invested in all three systems, but in certain corridors they decided—the governments decided—which would be the preferred mode. Therefore, things such as a new railroad being built between Paris and Lyon, and eventually to go on to Marseille and Nice, and the HST, the high speed trains, the 125-mile an hour trains in Britain are possible. Britain has been perfecting an advanced passenger train. All these things add to the development of the transportation system in the country.

Unfortunately, in North America—because the same reasoning applies to the United States—we have been concentrating on the private automobile and the air mode and have excluded rail. We are just waking up now to the fact that the rail system is needed in the country, especially when, by 1985, the price of gasoline will be anywhere from \$4 to \$5 a gallon under the National Energy Program. At present, anywhere from 85 to 90 per cent of all of our inter-city travel is done by private automobile. I would suggest that, by 1985, the private automobile will not appear as attractive as it does right now. We will be looking for alternatives. I think it is extremely important that we develop in Canada a public transportation system by using the vehicles that are available to us; that is, air, rail and bus. We ought to use air for long distances, rail for medium distances and bus for short distances, and the three should be integrated.

We have been selling with some success the idea of an intermodal public transportation system in Canada. Our reservation system has been built with that in mind. We no longer want mere railroad stations. We want transportation centres where a citizen could go to get transportation to the airport, an inter-city train, an inter-city bus, and local transportation as well, such as buses or subways.

At present it is preferable to use our private automobiles, not only because they are convenient, but because public transportation is so inconvenient. We must go to one place to catch a bus, somewhere else to take an airplane, and somewhere else again to take a train. We want to try to bring all of these things together.

Senator Rowe: How practical would it be, Mr. Chairman, to use some of the existing railway stations as such travel centres?

Mr. Roberts: Mr. Chairman, those are the centres which could be used. We are now negotiating with the Government of Saskatchewan for a Regina station. There is a proposed intermodal terminal—or transportation centre—in the city of Quebec. There is another in Three Rivers, and yet another at Lévis, Quebec, where there will be buses and ferries—the ferry which crosses the St. Lawrence from Lévis to Quebec City—which will be integrated into the station, along with rail and taxis. That is what will happen there.

[Traduction]

sont si bons en Europe, par exemple, c'est parce que le gouvernement du pays est responsable du transport aérien, du transport routier et du transport ferroviaire. Non seulement le gouvernement a investi dans les trois réseaux, mais dans certains corridors il a décidé—le gouvernement a décidé—lequel serait le mode privilégié. Par conséquent, des choses comme la construction d'un nouveau chemin de fer de Paris à Lyon, et ultérieurement jusqu'à Marseille et Nice et les TGV, les trains à grande vitesse, les trains qui roulent à 125 milles à l'heure en Grande-Bretagne, sont tout à fait possibles. La Grande-Bretagne perfectionne un train de voyageurs avancé. Toutes ces choses ajoutent au transport, ou au développement du système de transport, dans le pays.

Malheureusement, en Amérique du Nord, parce que le même raisonnement s'applique aux États-Unis, nous avons concentré nos efforts sur l'automobile privée et le transport aérien et avons exclu le transport ferroviaire. Nous commençons à prendre conscience de la nécessité du réseau ferroviaire dans le pays, surtout lorsqu'on songe qu'en 1985 l'essence coûtera entre \$4 et \$5 le gallon aux termes du Programme énergétique national. A l'heure actuelle, il y a entre 85 p. 100 et 90 p. 100 de tous nos voyages interurbains qui se font en voiture particulière. Selon moi, en 1985, la voiture particulière ne sera pas aussi intéressante qu'elle l'est maintenant. Nous chercherons d'autres options. Je pense qu'il est extrêmement important que nous créions au Canada un système de transport en commun en utilisant les véhicules dont nous disposons, c'est-à-dire l'avion, le train et l'autocar. Nous devrions utiliser l'avion pour les longs trajets, le train pour les trajets moyens et l'autocar pour les courts trajets, et il faudrait intégrer les trois.

Nous avons fait valoir avec un certain succès l'idée d'un système de transport public intermodal au Canada. Nous avons construit notre système de réservations en gardant cet objectif à l'esprit. Nous ne voulons plus de simples gares de chemin de fer. Nous voulons des centres de transport où le citoyen pourrait trouver du transport vers l'aérogare, un train interurbain, un autocar, aussi bien que du transport local, comme l'autobus ou le métro.

A l'heure actuelle il est préférable d'utiliser sa voiture particulière, non seulement parce qu'elle est commode, mais encore parce que les transports publics sont si malcommodes. Il faut aller à un endroit pour prendre l'autocar, ailleurs pour prendre l'avion, et ailleurs encore pour prendre le train. Nous voulons chercher à regrouper toutes ces choses-là.

Le sénateur Rowe: Dans quelle mesure serait-il pratique, monsieur le président, d'utiliser certaines des gares ferroviaires existantes comme centres de voyage?

M. Roberts: Monsieur le président, ce sont là les centres qu'on devrait utiliser. Nous avons présentement des négociations avec le gouvernement de la Saskatchewan à propos d'une gare à Regina. Il y a un projet de terminus intermodal—ou de centre de transport—à Québec. Il y en a un autre à Trois-Rivières, encore un autre à Lévis (Québec), où il y aura des autobus et des traversiers—le traversier qui fait la navette entre Lévis et Québec sur le Saint-Laurent—qui seront intégrés dans la gare, avec des trains et des taxis. C'est ce qui se produira là-bas.

[Text]

Senator Rowe: You are describing a system much like that which is in place at Gatwick in London.

Mr. Roberts: Yes, exactly. Victoria Station is a rail centre and there is a bus centre right next door to it. The City of Toronto has defined a new location for a bus terminal, and it would appear to be situated beside the Toronto Union Station. The buses, trains, subway system and local transportation will thus be integrated, as will their service to the airport. You can see that a lot of thinking has been going on in that direction.

I think this is something that has to come. It must be encouraged because, in the long term, it will mean our survival.

Senator Riley: Perhaps if they transfer flights from Dorval to Mirabel, they will find that there is no use for Mirabel as a central transportation centre.

Mr. Roberts: Senator, I am president of the Montreal Board of Trade in my spare time.

Senator Riley: Did you see the program on television?

Mr. Roberts: Yes, I did. Of course, the entire Montreal business community is apprehensive of the movement of short-haul flights from Dorval to Mirabel, because the business community is still air oriented. The people do not like the idea of having to go to Mirabel in order to fly to Boston, Chicago, Winnipeg, and such shorter flights. Of course, the business community is objecting to that move.

Senator Riley: When you were answering the previous question, I understood you to say that VIA management has complete control of the operation of VIA Rail. Is that true?

Mr. Roberts: Not entirely.

Senator Riley: If the Minister of Transport controls VIA's budget, service pattern, investment policy and pricing structure, what is left for VIA management?

Mr. Roberts: The situation is not quite as you describe it, senator, in that we are producing the plans for the system, for example to which trains should run and which trains should not run. We advise the minister as to the trains that should be run. We produce the fare policies. All of these things must be approved by the minister, because the contracting mechanism says so. However, in fact we must convince the Minister of Transport that that is the proper thing for the government to do. In that way, we are in control.

We are not in control of the information that is required to properly manage the system, because in any business you have to find out the costs to produce certain things. That is what we do not know now. We do not have that breakdown. We also do not control our own stations now. All of the stations are still under the control of the CN and CP. We want to acquire those stations and other facilities that are passenger related. There are a great deal of problems involved in such a transition. For instance, the railway properties that were entrusted to Canadian National, which included most of the passenger facilities in

[Traduction]

Le sénateur Rowe: Vous décrivez un système qui ressemble beaucoup à celui qui est en place à Gatwick, à Londres.

M. Roberts: Oui, exactement. La gare Victoria est un centre ferroviaire et il y a un centre d'autocars juste à côté. La ville de Toronto a défini un nouvel emplacement pour le terminus d'autocars, qui semblerait devoir être situé à côté de la gare Union de Toronto. Les autocars, les trains, le métro et les transports locaux seront ainsi intégrés, tout comme le service de transport vers l'aéroport. Vous voyez que la réflexion est très avancée en ce sens.

Je pense que c'est inéluctable. Il faut l'encourager car, à la longue, notre survie en dépendra.

Le sénateur Riley: Si l'on transfère des vols de Dorval à Mirabel, on constatera peut-être que Mirabel n'a aucune utilité comme centre de transport central.

M. Roberts: Monsieur le sénateur, je suis président de la Chambre de commerce de Montréal dans mes temps libres.

Le sénateur Riley: Avez-vous vu l'émission de télévision?

M. Roberts: Oui, je l'ai vue. Naturellement, tout le monde des affaires de Montréal craint le déplacement des vols courts de Dorval à Mirabel, parce que le monde des affaires est encore organisé en fonction de l'avion. Les gens n'aiment pas l'idée d'avoir à passer par Mirabel pour aller à Boston, à Chicago, à Winnipeg et à d'autres endroits rapprochés. Naturellement, le monde des affaires s'oppose à ce déménagement.

Le sénateur Riley: Dans votre réponse à la question précédente, j'ai cru vous entendre dire que la direction de VIA a le contrôle absolu de l'exploitation de VIA Rail. Est-ce bien cela?

M. Roberts: Pas tout à fait.

Le sénateur Riley: Si le ministre des Transports contrôle le budget, le genre de service, la politique d'investissement et la structure de prix de VIA, que reste-t-il à la direction de VIA?

M. Roberts: La situation n'est pas tout à fait comme vous la décrivez, monsieur le sénateur, en ce sens que c'est nous qui produisons les plans du système, qui disons quels trains il faut maintenir et lesquels il faut supprimer. C'est nous qui par exemple conseillons le ministre quant aux trains qui doivent marcher. C'est nous qui produisons les politiques de tarification. Toutes ces choses-là doivent recevoir l'approbation du ministre, parce que le mécanisme des contrats l'exige. Cependant, de fait, nous devons convaincre le ministre des Transports que c'est ce que doit faire le gouvernement. En ce sens, c'est nous qui avons le contrôle.

Nous ne contrôlons pas l'information requise pour bien gérer le système, car dans n'importe quelle entreprise il faut connaître les coûts de production de certaines choses. C'est ce que nous ne savons pas maintenant. Nous n'avons pas cette répartition. De même, nous ne contrôlons pas nos propres gares à l'heure actuelle. Toutes les gares relèvent encore du CN et du CP. Nous voulons acquérir ces gares ainsi que d'autres installations liées au service des voyageurs. Cette transition comporte énormément de problèmes. Par exemple, les propriétés ferroviaires qui ont été confiées au Canadien National, et qui

[Text]

the maritime territory, were ex-Canadian government railway properties. We do not want to buy those from Canadian National. We would like the government to entrust those properties to VIA, which makes all kinds of sense to us. Since we are now responsible for the rail passenger services, it is logical to ask that the facilities that go with such rail passenger services should be entrusted to VIA. We still have not achieved this. We are hoping to get and are pressing for a comprehensive VIA Rail Canada act where such things can have a public airing and can be decided upon, so that VIA has total control of passenger service.

Senator Riley: With regard to the budget, you did not initiate the 20 per cent cut in passenger rail service; the minister did.

Mr. Roberts: We did not. The government said that we could not have \$600 million. We were only given \$500 million. We said, "Look, with \$500 million, we will not be able to modernize. The 30-year-old dogs that we have in the system will be 31 years old next year and will be 32 years old the year after that." If it is this country's intention to continue with rail passenger services in Canada, there has to be substantial capital investment made in the system. If there is only \$500 million, then the only alternative, as we see it, is to reduce the operating budget by a further \$100 million and transfer those moneys into capital so that, instead of having \$400 million for operating, you only have \$300 million for operating and, instead of having \$100 million for capital, you have \$200 million for capital.

Senator Riley: I take it you are not happy with the cuts that were made necessary by the reduction in the budget?

Mr. Roberts: We can assess the economic aspect, but we cannot really assess the public interest aspect; that, I think, is a political decision. We said that, if \$100 million is going to have to be saved on the operating side, since the transcontinental service runs at a 50-per-cent loss, then one transcontinental train will have to disappear.

The federal government has always said that commuter services are a provincial responsibility and not a federal one and that since VIA was operating four commuter services, then those would have to go. Then consideration was given to other lines that had a very low load factor and large deficits. The decision was made in connection with those lines. The government said that those lines must go, and they applied section 64 of the National Transportation Act.

As I understand it, that course of action was taken because the Canadian Transport Commission had already had public hearings and determined that those lines were required in the public interest. Now the government was introducing a new factor, and that is, that they would put a gap on the amount of money that could be spent. Therefore, the government had to go to the Canadian Transport Commission and re-define "pub-

[Traduction]

comprenaient la plupart des installations de voyageurs dans le territoire maritime, étaient d'anciennes propriétés ferroviaires du gouvernement canadien. Nous ne voulons pas les racheter au Canadien National. Nous voudrions que le gouvernement confie ces propriétés à VIA, ce qui est plein de bon sens, à nos yeux. Puisque c'est nous qui sommes maintenant chargés des services ferroviaires de transport de voyageurs, il est logique de demander que les installations qui vont avec ces services ferroviaires de transport de voyageurs soient confiées à VIA. Nous n'avons pas encore réussi. Nous espérons et réclamons une loi qui ferait que ces choses-là seraient débattues publiquement puis tranchées, de sorte que VIA ait le contrôle total du service de voyageurs.

Le sénateur Riley: Pour ce qui est du budget, ce n'est pas vous qui avez pris l'initiative de la réduction de 20 p. 100 du service ferroviaire de transport de voyageurs; c'est le ministre.

M. Roberts: Non, ce n'est pas nous. Le gouvernement nous a dit que nous ne pouvions pas avoir \$600 millions. On ne nous a donné que \$500 millions. Nous avons dit: «Écoutez, avec \$500 millions, nous ne serons pas capables de nous moderniser. Les chevaux de trait vieux de 30 ans que nous avons dans le système auront 31 ans l'an prochain et 32 ans l'année d'après.» Si le pays a l'intention de maintenir ses services ferroviaires de transport de voyageurs, il faudra consentir des investissements considérables dans le système. S'il n'y a que \$5 millions, la seule possibilité, à notre point de vue est de réduire le budget de fonctionnement d'encre \$100 millions et de transférer cette somme au budget d'investissement, de sorte que, plutôt que d'avoir \$400 millions pour les dépenses de fonctionnement, il ne reste plus que \$300 millions et qu'au lieu d'avoir \$100 millions pour les dépenses d'investissement nous avons maintenant \$200 millions.

Le sénateur Riley: Je vois que vous n'êtes pas heureux des réductions provoquées par les compressions budgétaires.

M. Roberts: Nous pouvons évaluer l'aspect économique, mais nous ne pouvons pas évaluer celui de l'intérêt public; cela, je pense, c'est une décision politique. Nous avons dit que, s'il faut économiser \$100 millions du côté du fonctionnement, puisque le service transcontinental fonctionne à 50 p. 100 de perte, alors il faudra supprimer un train transcontinental.

Le gouvernement fédéral a toujours dit que les services de banlieue sont la responsabilité des provinces et non pas la sienne. Puisque VIA exploite quatre services de banlieue, il faudra les supprimer. Ensuite on a examiné le cas d'autres routes qui présentaient un très faible taux moyen d'occupation. On a pris une décision à l'égard de ces routes. Le gouvernement a dit que ces lignes doivent disparaître, et il a appliqué l'article 64 de la Loi nationale sur les transports.

Comme je vois les choses, il a procédé de la sorte parce que la Commission canadienne des transports avait déjà tenu des audiences publiques et déterminé que ces lignes étaient nécessaires dans l'intérêt public. Voilà que le gouvernement introduisait un nouveau facteur, c'est-à-dire qu'il limitait les dépenses. Par conséquent, le gouvernement a dû aller à la Commission canadienne des transports et redéfinir l'intérêt

[Text]

lic interest" to include the moneys that the government was prepared to spend for those services.

Senator Riley: In the eyes of the public, VIA support of the November 15 service cuts meant that VIA management was rubber-stamping the government decision; is that fair?

Mr. Roberts: I cannot agree with that. The management of VIA has to have capital to modernize the system; otherwise, we should get out of it. We cannot continue indefinitely to operate the system we are now operating. We said to the government that we needed capital, and the government said that we would have to live within the \$500 million. Given that restraint, the only thing that could be done was what was done on November 15. Given the restraint, we have to say that we support the November 15 changes.

The alternative to that would have been getting an additional \$100 million from the government, and the government said that they did not have the \$100 million.

Senator Riley: Am I correct that the Minister of Transport owns all the shares of VIA Rail except the qualifying shares?

Mr. Roberts: There are no qualifying shares.

Senator Riley: So what, in effect, I conclude is that the Minister of Transport is running the railway passenger service down.

Mr. Roberts: I must disagree with that. We are just like a contractor that contracts to build a building for the federal government.

Senator Riley: According to its specifications.

Mr. Roberts: Exactly, but on the advice of an architectural firm—and as far as the railway passenger service in Canada is concerned, we are the architectural firm—we advise the minister on what should be done.

Senator Riley: He does not always listen.

Mr. Roberts: He was not able to produce the money that we needed this year. We waited until the end of March before our capital budget was approved. We did not receive any money until well into the year, and we had to borrow from the bank to run the system.

What was done on November 15 by that cabinet decision was to put aside moneys that VIA required for the next three years, and that is a step in the right direction. There are many positive things about the November 15 decision. There had been talk around this country that all transcontinental services would disappear and that VIA Rail should not be in the transcontinental business. It was said that VIA would be viable in 100-to 500-mile inter-city daylight services—

Senator Riley: Such as the *Atlantic Limited*.

Mr. Roberts: ... and that everything else should be dropped. At least, on November 15, the government commit-

[Traduction]

public» pour y faire entrer en ligne de compte les sommes que le gouvernement était disposé à consacrer à ces services.

Le sénateur Riley: Aux yeux du public, l'appui de VIA aux réductions de service du 15 novembre signifiait que la direction de VIA approuvait d'emblée la décision du gouvernement; est-ce juste?

M. Roberts: Je ne suis pas d'accord là-dessus. La direction de VIA a besoin de capitaux pour moderniser le système; autrement, nous devrions l'abandonner. Nous ne pouvons pas continuer indéfiniment à exploiter le système actuel. Nous avons dit au gouvernement que nous avions besoin de capitaux, et il nous a répondu que nous devrions nous tirer d'affaire avec \$500 millions. Avec cette contrainte, la seule chose possible a été faite le 15 novembre. Compte tenu de cette contrainte, nous n'avons pas le choix: nous devons appuyer les changements du 15 novembre.

L'autre option aurait été d'obtenir \$100 millions de plus du gouvernement, mais le gouvernement a dit qu'il n'avait pas ces \$100 millions.

Le sénateur Riley: Ai-je raison de dire que le ministre des Transports détient toutes les actions de VIA Rail sauf les actions statutaires?

M. Roberts: Il n'y a pas d'actions statutaires.

Le sénateur Riley: J'en conclus donc que le ministre des Transports est en train d'éliminer le service ferroviaire de transport de voyageurs.

M. Roberts: Je ne suis pas d'accord là-dessus. Nous sommes comme un entrepreneur qui a un marché pour la construction d'un édifice pour le gouvernement fédéral.

Le sénateur Riley: Selon ses devis.

M. Roberts: Exactement, mais sur l'avis d'une firme d'architectes et, en ce qui concerne le service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada, c'est nous qui sommes la firme d'architectes; nous conseillons le ministre sur ce qu'il faut faire.

Le sénateur Riley: Il n'écoute pas toujours.

M. Roberts: Il n'a pas été capable de produire l'argent dont nous avions besoin cette année. Nous avons dû attendre la fin de mars avant que notre budget d'investissement ne soit approuvé. Nous n'avons pas reçu d'argent avant que l'année ne soit bien entamée, et il nous a fallu emprunter à la banque pour faire marcher le système.

Ce qui est arrivé le 15 novembre, c'est que le Cabinet a décidé de mettre de côté l'argent dont VIA a besoin pour les trois prochaines années, et c'est un pas dans la bonne direction. La décision du 15 novembre comporte bien les aspects positifs. Il avait été question dans tout le pays de faire disparaître les services transcontinentaux; on disait que VIA Rail ne devait pas s'occuper des services transcontinentaux. On disait que VIA serait viable dans les services de transport intervalles de jour sur des trajets de 100 à 500 milles ...

Le sénateur Riley: Comme l'*Atlantic Limited*.

M. Roberts: ... et qu'il fallait abandonner tout le reste. Au moins, le 15 novembre, le gouvernement s'est engagé à l'égard

[Text]

ted itself to transcontinental services with the *Ocean Limited* and the *Canadian*. Not only that, as part of the capital budget, it committed itself to renewal of that equipment which is a large step in the right direction.

Senator Riley: Let us discuss renewable equipment.

The Chairman: Before we embark on that, I believe that Senator Denis would like to ask a question.

Senator Denis: As a preliminary observation on page 4 of your brief, you say that you believe that, if there had not been a cut in the services, you would have been short by \$100 million a year. You also mention that you should make renovations and modernize to the extent of \$1 billion—that is only an approximate figure. You state that you would divide those expenses by five which, in five years, would give you \$200 million a year. What would be the result if, instead of making renovations of \$200 million a year over five years, you extended that and made those renovations in 10 years? In that event, you would break even and we would still have the same service we now have, which is much needed in some parts of the country. Although certain services do not run at a profit, they are a necessity for those living in the country in the same way as a radio station is necessary in places where private enterprise will not provide that service because it does not pay. Originally it was not anticipated that profits would be made by running the service in rural areas, and by cutting the service, rural dwellers lose the benefit of that service. It is almost the same thing. Let us consider the passenger service from Montreal to Mont Laurier, which covers a distance of about 150 miles. That service is used by many people. You have cut it completely. You could have said that it did not pay to operate the service on a daily basis, and you could have provided a service on alternate days, or every three days or every weekend, and particularly during periods of heavy traffic, because it is a tourist area. The trains are used by both fishermen and hunters. But you have not decreased the service, you have cut it completely. You have said that you need \$1 billion over the next five years. I would like to know why that \$1 billion could not be spread over 10 years rather than five years, or even reduced by half. You might then break even. How would that affect modernization?

Mr. Roberts: The result would be that you would not modernize. You are saying that we should spread that figure over 10 years.

Senator Denis: Yes.

Mr. Roberts: What we need to do is to buy new equipment to replace old equipment and receive all the benefits of that—in other words, lower operating costs with the new equipment and be able to do more with each piece of equipment so that we would require fewer pieces of equipment. But if we have only \$100 million worth of capital, then we would have to perpetuate the old equipment. To give you an idea of just what that means, each item of old equipment has to be examined and upgraded every five years, and, depending on the piece of equipment, it could cost from \$250,000 to \$500,000 each time it goes through the shop. If we have approximately 900 pieces of equipment, you will have to go through that process because

[Traduction]

des services transcontinentaux, avec l'*Ocean Limited* et le *Canadian*. Non seulement cela, mais dans le cadre de son budget d'investissement, il s'est engagé au renouvellement de ce matériel, ce qui est un grand pas dans la bonne direction.

Le sénateur Riley: Parlons donc du matériel renouvelable.

Le président: Avant que nous nous lancions là-dedans, je crois que le sénateur Denis aimerait poser une question.

Le sénateur Denis: En remarque préliminaire, à la page 4 de votre mémoire, vous dites que s'il n'y avait pas eu de réduction des services il vous aurait manqué \$100 million par an. Vous mentionnez également que les rénovations et la modernisation nécessaires coûteraient \$1 milliard—ce n'est qu'un chiffre approximatif. Vous déclarez que vous diviseriez ces dépenses en cinq, ce qui, en cinq ans, vous donnerait \$200 millions par an. Quel serait le résultat si, plutôt que de faire des rénovations de \$200 millions par an pendant cinq ans, vous prolongiez cette période et faisiez ces rénovations sur 10 ans? Dans ce cas, vous feriez vos frais et nous continuerions à avoir le même service que maintenant, le service qui est indispensable dans certains coins du pays. Bien que certains services ne soient pas rentables, les habitants du pays en ont besoin, de la même façon qu'une station de radio est nécessaire dans les régions où l'entreprise privée ne veut pas assurer ce service parce qu'il n'est pas rentable. Au départ, on ne prévoyait pas rentabiliser le service dans les régions rurales et, si on le supprime, les ruraux cessent d'en profiter. C'est presque la même chose. Voyons le cas du service voyageurs de Montréal à Mont-Laurier, qui couvre une distance d'environ 150 milles. Bien des gens utilisent ce service. Vous l'avez éliminé complètement. Vous auriez pu dire que ce n'est pas payant d'assurer le service tous les jours et vous auriez pu l'assurer un jour sur deux, ou un jour sur trois ou en fin de semaine, particulièrement en période de pointe, étant donné qu'il s'agit d'une région touristique. Les pêcheurs et les chasseurs prennent ce train. Mais vous n'avez pas diminué le service; vous l'avez éliminé complètement. Vous avez dit qu'il vous faut \$1 milliard sur les cinq prochaines années. J'aimerais savoir pourquoi il est impossible d'étaler ce milliard de dollars sur 10 ans plutôt que sur cinq, ou même de le couper de moitié. Vous pourriez alors faire vos frais. Quel effet cela aurait-il sur la modernisation?

M. Roberts: Le résultat serait qu'il n'y aurait pas de modernisation. Vous dites que nous devrions étaler ce chiffre sur 10 ans.

Le sénateur Denis: Oui.

M. Roberts: Ce qu'il nous faut faire, c'est acheter du nouveau matériel pour remplacer le vieux matériel et en retirer tous les avantages—en d'autres mots, réduire les dépenses de fonctionnement avec le nouveau matériel et être en mesure de faire davantage avec chaque pièce de matériel de façon à avoir besoin de moins de matériel. Mais si nous n'avons que \$100 millions en capital, alors nous devons perpétuer le vieux matériel. Pour vous donner une idée de ce que cela signifie, nous devons examiner et améliorer chaque pièce de vieux matériel tous les cinq ans, et cela peut nous coûter de \$250,000 à \$500,000 chaque fois qu'une pièce de matériel passe par l'atelier. Si nous avons environ 900 pièces de matériel, nous

[Text]

you will have that equipment on the books for a long time and they will have to be operated for a long time. You will have to spend money on them.

We have said that by doing what was done on November 15, two things happen: the first is that we get additional money to purchase equipment to replace the old; and, secondly, we require fewer pieces of equipment.

Senator Denis: I appreciate that you have to provide new equipment, but instead of renewing it in one shot, you could divide the expense over a longer period, as you could divide the services that are provided. The number of services could be divided rather than cut completely. The service could be operated every alternate day or perhaps each weekend. Have you considered what would be the saving from doing that?

Mr. Roberts: All I am saying is that with \$500 million per year, as I testified earlier, we could not modernize the system. In terms of providing tri-weekly service, the only places where we could run tri-weekly services would be in remote areas where there was no other alternative means of transport, because a tri-weekly service usually is not a viable one when there is so slight a demand for it. In terms of the Laurentian train "le petit train du nord"—I believe that you were referring to the "petit train du nord" a while ago—that train operates on the weekend, and right next to it is a first-class highway with a good alternative bus service. Keeping the equipment all the week and running it only on the weekend is a very costly proposition.

Senator Denis: Have you received many complaints from people who are using those trains? Do you have any record of complaints about inadequate services? Also, instead of buying 10 locomotives in one year in order to change the equipment, have you considered what the saving would be from buying only five each year? Have you considered also those places which have too many services for the same distance? There are three or four trains running between Ottawa and Montreal and between Ottawa and Toronto. Have you looked into the possibility of having only two runs and doubling the number of cars on those runs? Have you considered how much you would save by doing that?

You have said that from now until 1986 the price of gas will rise considerably to the point where it would be cheaper to use passenger trains. The separatist government of Quebec has just increased the price of gasoline from 20 per cent to 40 per cent, which means that fewer people will use their cars and will take the train. At present the train fare is cheaper than the air fare. It might be profitable to run a train service; but you have cut the service completely. Furthermore, what has happened to the employees: are they going to be fired?

Mr. Roberts: We have a special agreement by which we look after those who are affected. Some will take early retirement.

Senator Denis: But no one is going to lose his job, one way or the other?

Mr. Roberts: Yes, there will be some who will lose their jobs. I agree that it is a very difficult situation, and we wish it

[Traduction]

devrons passer par ce processus car nous le garderons dans les livres pour un bon bout de temps et il sera en exploitation pour longtemps. Nous devrons y mettre de l'argent.

Nous avons dit qu'il y a deux choses qui sont arrivées le 15 novembre: la première, c'est que nous obtenons de l'argent supplémentaire pour acheter du matériel pour remplacer le vieux; et deuxièmement, il nous faut moins de matériel.

Le sénateur Denis: Je comprends que vous devez avoir du matériel neuf, mais plutôt que de le renouveler d'un seul coup, vous pourriez étaler la dépense sur une plus longue période, tout comme les services que vous fournissez. Vous pourriez réduire le nombre de services plutôt que de les éliminer complètement. Vous pourriez assurer le service un jour sur deux ou deuxièmement, il nous faut moins de matériel.

M. Roberts: Tout ce que j'ai dit, c'est qu'avec \$500 millions par an, comme j'en ai témoigné plus tôt, nous ne pourrions pas moderniser le système. Pour ce qui est d'un service trihebdomadaire, cela ne serait possible que dans les régions isolées qui n'ont pas d'autre moyen de transport, étant donné qu'un service trihebdomadaire n'est habituellement pas viable quand il est si peu en demande. Quant au train des Laurentides, le petit train du nord—je crois que c'est du petit train du nord dont vous parliez tantôt—il fonctionne en fin de semaine. Or, juste à côté, il y a une autoroute de première classe avec un excellent service d'autocars. Garder le matériel toute la semaine et ne le faire fonctionner qu'en fin de semaine c'est très coûteux.

Le sénateur Denis: Avez-vous reçu beaucoup de plaintes des usagers de ces trains? Avez-vous un dossier des plaintes concernant l'insuffisance des services? De même, plutôt que d'acheter 10 locomotives la même année pour changer le matériel, avez-vous étudié ce que vous économiserez en n'en achetant que cinq chaque année? Avez-vous examiné le cas des régions qui ont trop de services pour la même distance? Il y a trois ou quatre trains entre Ottawa et Montréal et entre Ottawa et Toronto. Avez-vous examiné la possibilité de n'en avoir que deux, quitte à doubler le nombre de voitures de chacun? Avez-vous étudié quelles économies cela vous permettrait de réaliser?

Vous avez dit que d'ici 1986 le prix de l'essence augmentera considérablement, au point qu'il sera meilleur marché d'utiliser les trains de voyageurs. Le gouvernement séparatiste du Québec vient d'augmenter de 20 p. 100 à 40 p. 100 le prix de l'essence, ce qui signifie que les gens utiliseront moins leur automobile et prendront le train à la place. À l'heure actuelle, le billet de train est moins cher que le billet d'avion. Le service ferroviaire pourrait être rentable; mais vous l'avez éliminé complètement. En outre, qu'est-il arrivé aux employés: vont-ils être congédiés?

M. Roberts: Nous avons un accord spécial pour ceux qui sont touchés. Certains prendront une retraite anticipée.

Le sénateur Denis: Mais personne ne va perdre son emploi, d'une façon ou de l'autre?

M. Roberts: Oui, il y en aura qui perdront leur emploi. Je sais que c'est une situation très difficile, et nous aurions voulu

[Text]

would not happen. On the other hand, if we are going to cut 20 per cent of the train mileage in Canada, there are bound to be people affected. It is estimated that there will be something in the order of 1,600 people in Canadian national, Canadian Pacific and in VIA, who will be affected.

Senator Denis: In those circumstances, for those people affected, in terms of time it is only a matter of hours, and if they wanted to go to Montreal they could take the train and it might take them four hours. If you were to cut it in half it would only be a question of a couple of hours. So for those four or five services it may be a privilege that some people have, but if you cut out those services completely it will affect the thousands of people who live along those lines.

Mr. Roberts: Let me explain what happened. With the exception of the transcontinental and commuter services, in general the services that were cut were really sparsely utilized. There just were not many people on those trains and there were good alternative means of transportation.

Senator Denis: Well, my impression was that the train running on the north side of the river was filled.

Mr. Roberts: Well, it was decided that the train running from Montreal to Ottawa via the north shore would be removed because there was good alternative transportation facilities, and we are now running six trains between Montreal and Ottawa on the other line on the south shore.

Senator Denis: That does not help the people from Lachute.

Mr. Roberts: I agree, senator.

Senator Rowe: May I put a supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, Senator Rowe.

Senator Rowe: Mr. Roberts, on page 1 of your brief you make the following statement:

Passenger carryings have increased by over 40 per cent since the time the railway companies were in charge of inter-city rail passenger services.

I presume by "passenger carryings" you mean the number of passengers.

Mr. Roberts: The absolute number of passengers, yes.

Senator Rowe: You then say that:

The average load factor has been improved from 35 per cent to over 50 per cent.

What is the difference between "passenger carryings" and "average load factor"? Apropos of Senator Denis' point, I take it that before you took over VIA the average passenger car in Canada at any given moment was carrying 35 per cent of its capacity. Am I correct in that assumption?

Mr. Roberts: In terms of passenger miles over seat miles it is not a snapshot of the number of people and the number of seats in the train, unless it is a non-stop train.

[Traduction]

l'éviter. Mais, d'un autre côté, si nous voulons réduire de 20 p. 100 le kilométrage des trains au Canada, il y a des gens qui en souffriront, c'est inévitable. On estime qu'il y aura quelque chose comme 1,600 employés du Canadien National, du Canadien Pacific et de VIA qui seront touchés.

Le sénateur Denis: Dans les circonstances, pour les intéressés, cela ne signifie que quelques heures. S'ils veulent se rendre à Montréal, ils peuvent prendre le train, ce qui leur prendrait peut-être quatre heures. Si vous coupez cela de moitié, ce ne serait pas quelques heures. Donc, ces quatre ou cinq services, sont peut-être un privilège dont jouissent certaines personnes, mais si vous les éliminez complètement cela touchera les milliers de personnes qui vivent le long de ces parcours.

M. Roberts: J'aimerais vous expliquer ce qui s'est produit. A l'exception des services transcontinentaux et des services de banlieue, en général, les services qui ont été éliminés étaient peu utilisés. Il n'y avait pas beaucoup de monde dans ces trains et il existait d'autres bons moyens de transport.

Le sénateur Denis: Ma foi, j'avais l'impression que le train du côté nord de la rivière était rempli.

M. Roberts: Eh bien, on a décidé d'éliminer le train de Montréal à Ottawa par la rive nord parce qu'il y avait d'autres bons moyens de transport et que nous exploitons déjà six trains entre Montréal et Ottawa sur la rive sud.

Le sénateur Denis: Cela n'aide pas beaucoup les gens de Lachute.

M. Roberts: Je suis d'accord, monsieur le président.

Le sénateur Rowe: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Oui, sénateur Rowe.

Le sénateur Rowe: Monsieur Roberts, à la page 2 de votre mémoire, vous dites:

Le nombre de voyageurs a grimpé de plus de 40 p. 100 depuis l'époque où les autres chemins de fer assuraient les services ferroviaires voyageurs intervilles.

Je suppose qu'il s'agit du nombre de voyageurs transportés.

M. Roberts: Le nombre absolu de voyageurs, oui.

Le sénateur Rowe: Vous ajoutez:

Le taux moyen d'occupation est passé de 35 p. 100 à plus de 50 p. 100.

Quelle différence y a-t-il entre le «nombre de voyageurs» et le «taux moyen d'occupation»? A propos du point soulevé par le sénateur Denis, je suppose qu'avant que vous ne preniez VIA en charge, la voiture voyageurs moyenne au Canada à n'importe quel moment était remplie à 35 p. 100 de capacité. Est-ce bien cela?

M. Roberts: En termes de milles-voyageurs par rapport aux milles-siège, ce n'est pas un instantané du nombre de personnes et du nombre de sièges dans le train, à moins qu'il ne s'agisse d'un train qui ne fait aucun arrêt en cours de route.

[Text]

For instance, take a train going from Montreal to Toronto. Assume there are 100 seats and 100 people on the train occupying those 100 seats. That would be 100 per cent capacity of the car and it would be 100 per cent load factor. If 100 people boarded the train in Montreal but then left the train in Kingston and there were no passengers between Kingston and Toronto, the load factor would be only 50 per cent.

Senator Rowe: I understand.

Mr. Roberts: If you were to look at the train only when it was leaving Montreal you would say that it was operating at 100 per cent capacity; but you cannot stop there. That was the point of most of the discussion that took place especially with respect to the Atlantic situation. I think it was the Transport 2000 people who were saying, "But the train is full." They said the load factor was 80 per cent or 90 per cent.

Senator Riley: Actually, the load factor was only 55 per cent, but for the Atlantic region 55 per cent would indicate to me that that is a very high percentage.

Mr. Roberts: I agree with you.

Senator Riley: Certainly in relation to the other parts of the system.

Mr. Roberts: I agree with you, senator. I would simply remind you, though, that the decision of the government to remove one transcontinental train was based on economics, not on usage of the train. In order to get the \$100 million they needed it was necessary to remove one transcontinental train.

Senator Riley: Well, I don't accept as a fact that the Atlantic was a transcontinental train, because it served mainly Halifax to Montreal. You and I both know that. For the bulk of the passengers it was a short-corridor route through Maine to Montreal, and it was very popular. I don't agree that it was part of the transcontinental system.

Mr. Roberts: I cannot dispute that, senator. There were two trains from Montreal to Halifax. One of them had an all-Canadian route; the other went through Maine to get to Saint John. It was decided that one of them had to come off. Given that choice, we had to opt for the *Ocean Limited*, because of the number of people it serves along the line as well in northern New Brunswick.

Senator Denis: Mr. Chairman, if I may just make one point, I was not trying to suggest that no services should be discontinued, but I am saying that perhaps only one or two should disappear and the rest should remain. I certainly can't accept the argument that utilizing one passenger service gives you the right to cancel 10 or 20 other services. That was the only point I wanted to make, Mr. Chairman.

Senator Riley: Mr. Roberts, could we deal with the LRCs? Why has that train not met the original expectations respecting the date of entry into service?

Mr. Roberts: Mr. Chairman, the LRC was to be such an attractive passenger train that we wanted to have it in service

[Traduction]

Par exemple, vous prenez un train qui va de Montréal à Toronto. Supposons qu'il y ait 100 sièges dans le train et qu'ils soient occupés par 100 personnes. Cela serait une capacité de 100 p. 100 de la voiture et cela représenterait un taux moyen d'occupation de 100 p. 100. Si 100 personnes montent dans le train à Montréal puis en descendent à Kingston et qu'il n'y a pas de voyageurs entre Kingston et Toronto, le taux moyen d'occupation n'est plus que de 50 p. 100.

Le sénateur Rowe: Je comprends.

M. Roberts: Si vous regardez le train au départ de Montréal seulement, vous diriez qu'il fonctionne à 100 p. 100 de capacité; mais vous ne pouvez pas vous arrêter là. C'était là le point principal du débat qui a eu lieu, notamment dans le cas de l'*Atlantic*. Je pense que ce sont les gens de Transport 2000 qui disaient: «Mais le train est rempli.» Ils disaient que le taux moyen d'occupation était de 80 p. 100 ou de 90 p. 100.

Le sénateur Riley: En fait, le taux moyen d'occupation n'était que de 55 p. 100, mais 55 p. 100, pour la région de l'Atlantique, c'est un très fort pourcentage, selon moi.

M. Roberts: Je suis d'accord avec vous.

Le sénateur Riley: En tout cas par rapport aux autres régions.

M. Roberts: Je suis d'accord avec vous, monsieur le sénateur. Je vous rappellerai tout simplement, cependant, que la décision du gouvernement de supprimer le train transcontinental s'inspirait de considérations économiques, et non pas d'une sous-utilisation du train. Pour trouver les \$100 millions dont ils avaient besoin, il fallait supprimer un train transcontinental.

Le sénateur Riley: Eh bien, je ne reconnais pas l'*Atlantic* comme un train transcontinental, puisqu'il desservait surtout la route d'Halifax à Montréal. Vous le savez comme moi. Pour la plupart des voyageurs, c'était un raccourci pour Montréal en passant par le Maine, et il était très populaire. Je n'admets pas qu'il faisait partie du système transcontinental.

M. Roberts: Je ne puis vous le disputer, monsieur le sénateur. Il y avait deux trains de Montréal à Halifax. L'un d'entre eux avait un parcours situé complètement en territoire canadien; l'autre passait par le Maine pour aller jusqu'à Saint-Jean. On a décidé qu'il fallait en supprimer un. Devant ce choix, nous avons dû opter pour l'*Ocean Limited*, en raison du nombre de personnes qu'il desservait le long de la ligne ainsi que dans le nord du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Denis: Monsieur le président, si je puis faire valoir un point, je ne dis pas qu'il ne faut pas éliminer de services, mais seulement qu'il suffit peut-être d'en supprimer un ou deux et de laisser les autres. Je ne puis certainement pas accepter l'argument suivant lequel le maintien d'un service voyageurs vous donne le droit d'annuler 10 ou 20 autres services. Voilà le seul point que je voulais faire ressortir, monsieur le président.

Le sénateur Riley: Monsieur Roberts, pourrions-nous parler des LRC? Pourquoi ce train n'a-t-il pas répondu aux attentes initiales en ce qui concerne la date de mise en service?

M. Roberts: Monsieur le président, le LRC était un train de voyageurs si attrayant que nous avons voulu le mettre en

[Text]

as soon as possible and because all summer we were short of the appropriate equipment in the corridor between Montreal and Toronto. All of our experts felt that they could have four trains ready for service by October 25. However, we wanted to make sure that when we put the LRC into regular service we had eliminated as many bugs as possible. I mean the little aggravating things. Unfortunately, we had not achieved that goal by October 23 and we therefore decided not to put the LRC into regular service on October 25.

Senator Riley: When was the equipment ordered?

Mr. Roberts: We signed the agreement, if my memory serves me correctly, on January 13, 1978. It was a brand new train. If you look at the delivery of the train as against the original delivery projections, you will see that it is probably about one year late. The reason for that is that it took longer for the detailed design than was first anticipated. Apart from that, strikes occurred in the industry causing further delay. However, I think this is an acceptable delay. If one looks at the experience of other countries, the advanced passenger train in Britain, for example, will probably be three to four years late. It is a very difficult task to design and put into operation a new train, because we want to ensure that the latest technology is included in it.

Senator Riley: Which is changing every day.

Mr. Roberts: We are very satisfied with the LRC. We have now received, I believe, two of the four train sets which had to be modified to have the bugs eliminated. By next week we will have received two more.

Senator Riley: That is out of the 50, is it?

Mr. Roberts: Yes, the first four trains. What we did we operated them by using them as replacements for regular equipment on the LRC between Montreal and Toronto and we discovered bugs that had to be fixed. These bugs are being fixed now and by next week we shall have those trains and we will be using them between Montreal and Toronto. By mid-December, because of the Christmas travel, we want to have all the LRC trains in operation.

Senator Riley: That is a corridor route?

The Chairman: Could I just interrupt for a moment to draw attention to the clock. It has been conveyed to me that some senators are pressed to keep other engagements. Does the committee wish to continue sitting indefinitely past 12.30, which is our usual time of adjournment, in the hope of being able to finish the questioning of these witnesses, or does it wish to follow some other course? What is the wish of the committee?

Senator Riley: I have two remaining items that I consider very important. I do not want to hold up the committee members, but I would like to get these matters on the record before Mr. Roberts and his colleagues leave.

The Chairman: Would it be the wish of the committee to continue with these two questions of Senator Riley?

[Traduction]

service aussitôt que possible car, tout l'été, nous n'avions pas le matériel approprié dans le corridor entre Montréal et Toronto. Tous nos spécialistes étaient d'avis qu'ils pourraient mettre quatre trains en service pour le 25 octobre. Cependant, nous avons voulu nous assurer que lorsque le LRC entrerait en service régulier il y aurait le moins d'ennuis possible. Je veux parler des petites choses agaçantes. Malheureusement, nous n'avions pas atteint cet objectif au 23 octobre et nous avons donc décidé de ne pas mettre le LRC en service régulier le 25 octobre.

Le sénateur Riley: Quand avez-vous commandé ce matériel?

M. Roberts: Nous avons signé l'accord, si j'ai bonne mémoire, le 13 janvier 1978. C'était un train flambant neuf. Si vous jetez un coup d'œil sur le délai de livraison du train par rapport aux projections initiales de livraison, vous verrez qu'il est arrivé probablement un an en retard. C'est parce que la conception détaillée a pris plus de temps qu'on ne l'avait d'abord prévu. En outre, il y a eu des grèves dans l'industrie qui ont causé d'autres retards. Cependant, je pense que le retard est acceptable. Pour moi, c'est un retard acceptable. Regardons ce qui s'est passé dans d'autres pays; le train de voyageurs avancé en Grande-Bretagne, par exemple, sera probablement trois ou quatre ans en retard. Il est très difficile de concevoir et de mettre en service un nouveau train, car nous voulons nous assurer qu'il comporte les dernières innovations technologiques.

Le sénateur Riley: Et il y en a des nouvelles tous les jours.

M. Roberts: Nous sommes très satisfaits du LRC. Nous avons maintenant reçu, sauf erreur, deux trains sur les quatre qu'il fallait faire modifier pour en éliminer les petits problèmes. Nous en aurons reçu deux autres la semaine prochaine.

Le sénateur Riley: Il y en a 50 en tout, n'est-ce pas?

M. Roberts: Oui, les quatre premiers trains. Nous, nous nous en sommes servis comme remplacement du matériel régulier entre Montréal et Toronto et c'est là que nous avons découvert les défauts à corriger. Nous sommes en train de corriger ces défauts et nous aurons nos trains la semaine prochaine et les utiliserons entre Montréal et Toronto. D'ici la mi-décembre, pour le temps des Fêtes, nous voulons mettre en service tous les trains LRC.

Le sénateur Riley: C'est un corridor?

Le président: Puis-je vous interrompre un instant pour vous signaler l'heure. On me communique que certains sénateurs ont d'autres engagements. Le Comité désire-t-il continuer à siéger indéfiniment après 12 h 30, qui est notre heure habituelle d'ajournement, dans l'espoir de terminer l'interrogatoire de ces témoins, ou désire-t-il procéder autrement? Quel est le souhait du Comité?

Le sénateur Riley: J'ai deux autres points que je considère comme très importants. Je ne veux pas retenir les membres du Comité, mais j'aimerais bien parler de ces choses-là avant que M. Roberts et ses collègues ne partent.

Le président: Le Comité serait-il d'accord pour poursuivre avec ces deux questions du sénateur Riley?

[Text]

Some hon. Senators: Agreed.

Senator Riley: Mr. Roberts, I know you must be familiar with the article which appeared under Carol Goar's by-line in the Toronto *Star* of September 16, 1981. The headline reads "Rail cuts called 'a tale of blunders'". Are you familiar with that article?

Mr. Roberts: I can't say specifically, no. There has been so much said about the system.

Senator Riley: I think this article is important enough to merit your close attention. It starts out by saying:

The inside story of the government's decision to chop one-fifth of the country's present rail network is a tale of uninformed judgments and obsessive secrecy, says a bureaucrat who played a key role in the planning.

Apparently the bureaucrat was an economist with the Department of Transport. At least, I presume that he was, but the *Star* is honouring the request of the individual that his confidence be kept. The report is called "An alternative To The Government's July 27th, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement." I shall quote a brief excerpt which is found in the second paragraph on page 4 of this report, which apparently was drawn up by a task force within the department. It reads:

The *Atlantic* should be retained on the direct route via Saint John. This would maintain useful service between Fredericton, Saint John, Sydney, Newfoundland points and Central Canada, sufficient capacity between the Atlantic provinces and Central Canada and needed public transport across Northern Maine.

What is your reaction to that?

Mr. Roberts: Presumably that is one man's opinion. What we are saying is what we said before, that it was decided that one train would be removed between Montreal and Halifax. Given that one train had to be removed between those two destinations, the logical train to remove was the *Atlantic Limited* and retain the *Ocean*, since it has an all-Canadian route and serves more of the population of Canada. It is unfortunate that the *Atlantic* was removed, I agree. All I am saying is that the government's decision was that \$100 million had to be saved and one of those trains had to go. To retain the *Atlantic* would mean that the government would have to retain both trains.

Senator Riley: By eliminating the *Atlantic*, the entire southern and western sections of the province of New Brunswick have been cut off.

Mr. Roberts: Unfortunately, what we said to the government was that there would be about 1,200,000 trips eliminated by taking the action that was taken on November 15.

Senator Riley: Regardless of public convenience and necessity.

Mr. Roberts: It was a political decision.

Senator Riley: Mr. Chairman, I would like to see this alternative report incorporated in the *Minutes of the Proceed-*

[Traduction]

Des voix: D'accord.

Le sénateur Riley: Monsieur Roberts, je sais que vous devez être au courant de l'article qui est paru sous la signature de Carol Goar dans le *Star* de Toronto du 16 septembre 1981. La manchette se lit «Les réductions des services ferroviaires: une comédie d'erreurs». Êtes-vous au courant de cet article?

M. Roberts: Pas spécifiquement, non. On a dit tellement de choses à propos du système.

Le sénateur Riley: Je pense que cet article est assez important pour mériter votre attention. Il commence par:

«Derrière la décision du gouvernement de retrancher un cinquième du réseau ferroviaire actuel du Canada, l'initié découvre toute une série de jugements mal informés et une obsession du secret», déclare un bureaucrate qui a tenu un rôle-clé dans la planification.

Apparemment, le bureaucrate en question est un économiste du ministère des Transports. Du moins, je suppose que c'est cela, mais le *Star* ne divulgue pas son identité, à la demande de l'intéressé. Le rapport est intitulé «An alternative To The Government's July 27th, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement» (Solution de rechange à l'annonce de la politique du gouvernement concernant VIA Rail Canada du 27 juillet 1981). Je vais citer un court extrait du deuxième paragraphe de la page 4 de ce rapport, qui est apparemment l'œuvre d'un groupe de travail au sein du ministère. Je cite:

Il y a lieu de maintenir l'*Atlantic* sur la route directe via Saint-Jean. Cela maintiendrait un service utile entre Fredericton, Saint-Jean, Sydney, Terre-Neuve et le Canada central, une capacité suffisante de transport entre les provinces de l'Atlantique et le Canada central, et le transport dont le public a besoin par le nord du Maine.

Comment réagissez-vous à cela?

M. Roberts: Je suppose que c'est l'opinion d'un seul homme. Nous répétons ce que nous avons déjà dit, à savoir qu'on a décidé de supprimer un train entre Montréal et Halifax. Étant donné qu'il fallait supprimer un train entre ces deux villes, la décision logique était de supprimer l'*Atlantic Limited* et de maintenir l'*Ocean*, puisque ce dernier a un parcours entièrement canadien et qu'il dessert un plus grand nombre de Canadiens. Il est malheureux que l'*Atlantic* disparaisse, j'en conviens. Tout ce que je dis c'est que le gouvernement a décidé d'économiser \$100 millions et que l'un de ces trains devait disparaître. Conserver l'*Atlantic* signifierait que le gouvernement devrait conserver les deux trains.

Le sénateur Riley: En éliminant l'*Atlantic*, on a isolé tout le sud et l'ouest du Nouveau-Brunswick.

M. Roberts: Malheureusement, nous avons dit au gouvernement qu'on éliminerait environ 1,200,000 voyages en prenant la mesure qu'on a prise le 15 novembre.

Le sénateur Riley: Sans tenir compte du service au public et du besoin.

M. Roberts: C'était une décision politique.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, j'aimerais que ce rapport qui présente une solution de rechange soit versé aux

[Text]

ings of the committee for the benefit of all members who may want to study it before we submit a final report to the Senate.

The Chairman: What is the title of the report?

Senator Riley: "An Alternative To The Government's July 27, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement."

Senator Bonnell: Compiled by whom?

Senator Riley: It was submitted by a task force of the Department of Transport, I believe.

Senator Bonnell: You think, but you do not know?

Senator Riley: There is every indication that it was, but it is not signed.

Senator Bonnell: Where did you get it?

Senator Riley: I got it from a source that probably made it available to the *Toronto Star*.

Senator Bonnell: In other words, we are asking to have this printed as an appendix although we do not know where it came from. It is your own personal report.

Senator Riley: It is not my own personal report, but it contains some very interesting figures. What appeared in the *Toronto Star* was not a complete copy of the report, and I would suggest that if any member of the committee thinks it is a forgery or that it was concocted by somebody, they can draw their own conclusions when they examine it before we submit our report.

The Chairman: There is a motion before us that this report which has been referred to by Senator Riley be printed as part of the record of today's proceedings. The motion does not require a seconder, so I now ask if there is any further discussion on the motion.

Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

(For text of appendix see p. 19A:1)

Senator Riley: Thank you, Mr. Roberts.

With your permission, I would like to refer to Mr. Fortin's testimony before the House of Commons Transport Committee. Last Tuesday, Mr. Fortin offered some clarification on the CP-CN Via contract. Do you recall that, Mr. Fortin?

Mr. Fortin: Yes.

Senator Riley: I understand you said that CN and CP are not relieved of their responsibilities to the Canadian public when and where VIA Rail is discontinuing its services. Would you tell us where the Canadian public stands with regard to the 1882, 1889 and 1890 acts of Parliament regulating CP as well as CN later on? Have you researched those acts as legal counsel for VIA?

Mr. Fortin: Mr. Chairman, first, I would like to clarify a point. I do not think I said that the railways would be responsible if VIA were to discontinue a service. Under the present arrangements, there is provision that the statutory responsibility of the railways under the Railway Act remains.

[Traduction]

Procès-verbaux du Comité, au profit de tous les membres qui voudraient l'étudier avant la présentation de notre rapport final au Sénat.

Le président: Quel est le titre du rapport?

Le sénateur Riley: «An Alternative to The Government's July 27, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement.»

Le sénateur Bonnell: Établi par qui?

Le sénateur Riley: Il a été présenté par un groupe de travail du ministère des Transports, je crois.

Le sénateur Bonnell: Vous croyez, mais vous n'en êtes pas sûr?

Le sénateur Riley: Tout indique que c'est le cas, mais il n'est pas signé.

Le sénateur Bonnell: Où l'avez-vous pris?

Le sénateur Riley: Je l'ai obtenu de la source qui l'a probablement communiqué au *Star* de Toronto.

Le sénateur Bonnell: En d'autres termes, vous demandez de faire imprimer ce rapport en annexe même si nous ne savons pas d'où il vient. C'est votre propre rapport personnel.

Le sénateur Riley: Ce n'est pas mon rapport personnel, mais il contient certains chiffres très intéressants. Le *Star* de Toronto n'a pas publié le rapport intégralement, et s'il y a des membres du Comité qui croient qu'il s'agit d'un faux ou qu'il est le fruit d'une imagination trop fertile, chacun pourra tirer ses propres conclusions en l'examinant avant la présentation de notre rapport.

Le président: Nous sommes saisis d'une motion portant que le rapport qui a été indiqué par le sénateur Riley soit imprimé au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. La motion n'a pas besoin d'être appuyée, et je demande si on veut continuer à la débattre.

Est-ce d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

(Pour le texte de l'annexe voir p. 19A:1)

Le sénateur Riley: Merci, monsieur Roberts.

Avec votre permission, j'aimerais revenir au témoignage que M. Fortin a déposé devant le Comité des transports de la Chambre des communes. Mardi dernier, M. Fortin a donné des précisions sur le contrat entre VIA et le CP et le CN. Vous vous souvenez, monsieur Fortin?

M. Fortin: Oui.

Le sénateur Riley: Si j'ai bien compris, vous avez dit que le CN et le CP ne sont pas dégagés de leurs responsabilités envers le public canadien lorsque VIA Rail interrompt ses services. Pourriez-vous nous dire quelle est la situation du public canadien face aux lois de 1882, de 1889 et de 1890 réglementant, le CP, et plus tard le CN? Avez-vous étudié ces lois à titre de conseiller juridique de VIA?

M. Fortin: Monsieur le président, tout d'abord, j'aimerais apporter une précision. Je ne pense pas avoir dit que les chemins de fer seraient responsables si VIA interrompait un service. Dans le cadre actuel, il y a une disposition suivant laquelle la responsabilité statutaire des chemins de fer en vertu

[Text]

Under the operating agreements between VIA, CN and CP and for the duration of those operating agreements, that responsibility is actually discharged by VIA. If that contract were not renewed at some point, then the obligation to provide the services would revert back to the railways because their statutory responsibility remains.

You referred to federal legislation so I believe you are referring to the situation in British Columbia, and, as you may know, there is an appeal before the federal court that is under way at this very moment. Of course, I have my own opinion about that, but I think it is in the hands of the court, and I do not think it would be appropriate for me to pronounce judgment on that.

Senator Riley: What act is that relying upon? That is a separate act altogether, but there is more than one act in existence.

Mr. Fortin: Yes. There were a number of arrangements that were made at the turn of the century between railway companies and provinces and municipalities. Some of those agreements were confirmed by provincial statutes; others were confirmed by federal statutes. For those that were confirmed by provincial statute there is a specific provision in the Railway Act dealing with that kind of situation, namely, section 7.

Senator Riley: In anticipating your responsibilities in the operation of VIA passenger service, did you at any time try to ascertain what the contents of these agreements were from CP or CN?

Mr. Fortin: I am aware of those agreements, but in the current arrangements between VIA and the railways, as I said, the railways maintain their statutory responsibility and VIA cannot be considered as a successor to the railways.

As legal counsel for the corporation, all I had to do was to ascertain that there was nothing in those agreements that would transfer those responsibilities to VIA. I believe that those are corporate responsibilities of CN and CP and they are matters to be settled before the courts.

Senator Riley: Do you know if CP made any of those arrangements or agreements available to VIA at the time of the takeover?

Mr. Fortin: As I mentioned, they are confirmed by statute. I could do some research on those statutes. Other agreements were not confirmed by statute and, therefore, are more difficult to find.

Senator Riley: You mean CP would not have given them up?

Mr. Fortin: I did not ask CP specifically to turn over those agreements. When we entered into an agreement with CP, I made sure VIA was not accepting assignments of those agreements. I did not think I had to go into each and every agreement and examine the details if we did not accept the transfer of those corporate obligations upon VIA as a corporation.

[Traduction]

de la Loi sur les chemins de fer demeure. Aux termes des conventions d'exploitation entre VIA, le CN et le CP et pour la durée de ces conventions d'exploitation, c'est effectivement VIA qui assume cette responsabilité. Si ce contrat n'était pas renouvelé à un moment donné, l'obligation d'assurer les services reviendrait aux chemins de fer parce qu'ils en conservent la responsabilité statutaire.

Vous avez mentionné la loi fédérale. Je suppose que vous voulez parler de la situation en Colombie-Britannique. Comme vous le savez peut-être, la Cour fédérale est saisie d'un appel en ce moment-même. Naturellement, j'ai mon avis là-dessus, mais je pense qu'il ne conviendrait pas que je me prononce là-dessus étant donné que l'affaire est devant les tribunaux.

Le sénateur Riley: Sur quelle loi cela est-il fondé? Il y a une loi tout à fait distincte, mais il y en a plus d'une qui existe.

M. Fortin: Oui. Un certain nombre de dispositions ont été prises au tournant du siècle entre les sociétés ferroviaires et les provinces et les municipalités. Certaines de ces conventions ont été confirmées par des lois provinciales; d'autres par des lois fédérales. Dans le cas de celles qui ont été confirmées par une loi provinciale, la Loi sur les chemins de fer renferme une disposition précise traitant de ce genre de situation, à savoir l'article 7.

Le sénateur Riley: En prévision de vos responsabilités à l'égard de l'exploitation du service voyageurs VIA, avez-vous à un moment donné cherché à déterminer quel était l'apport du CP ou du CN dans ces conventions?

M. Fortin: Je connais ces conventions, mais selon les arrangements actuels entre VIA et les chemins de fer, je le répète, les chemins de fer gardent leur responsabilité statutaire et VIA ne peut être considérée comme le successeur des chemins de fer.

En tant que conseiller juridique de la société, il me suffisait de m'assurer qu'il n'y avait rien dans ces conventions qui transférerait ces responsabilités à VIA. Je crois que ce sont là les responsabilités du CN et du CP et ces choses-là sont à trancher par les tribunaux.

Le sénateur Riley: Savez-vous si le CP a communiqué ces arrangements ou ces conventions à VIA au moment de la prise en charge?

M. Fortin: Comme je l'ai mentionné, ils sont confirmés par des lois. Je pourrais faire des recherches sur ces lois. D'autres conventions n'ont pas été confirmées par la loi et sont donc plus difficiles à trouver.

Le sénateur Riley: Vous voulez dire que le CP ne vous en aurait pas fait part?

M. Fortin: Je n'ai pas spécifiquement demandé au CP de nous remettre ces conventions. Lorsque nous avons conclu une entente avec le CP, je me suis assuré que VIA n'acceptait pas la dévolution de ces conventions. Je n'ai pas jugé devoir entrer dans chacune des conventions pour en examiner les détails puisque nous n'acceptons pas le transfert de ces obligations à la société VIA.

[Text]

Senator Riley: Let us leave British Columbia out of this. Do you believe those responsibilities exist in other places in respect to CN and CP?

Mr. Fortin: Again, I would not pronounce judgment on this. There are all sorts of agreements of that nature across the country, and by the rulings of regulatory bodies so far—the CTC and the ICAC in the United States—we know that they do not accept it as part of their jurisdiction to consider those agreements. Therefore, it is not a regulatory matter. To the extent that those agreements may contain some corporate obligation, I believe this matter is of a commercial nature to be settled before the courts as between the parties to those agreements.

Senator Riley: That is between the provinces and the government?

Mr. Fortin: The provinces and the CTC.

Senator Riley: As well as municipalities?

Mr. Fortin: There are a number of cities and towns that have signed some agreements in the past, and I believe it is a matter for those parties to settle any disputes they may have in the appropriate forum. Those agreements can only bind the parties and, therefore, we do not have to get involved.

With regard to the appeal before the federal court dealing with the British Columbia situation, VIA is intervening but only to make sure that the status of VIA, vis-à-vis those agreements, is clearly explained to the court.

Senator Riley: Would you explain, Mr. Roberts, how the equipment is selected for specific services, say, between Montreal and Ottawa, on a daily basis?

Mr. Roberts: We have a pool of equipment, and what we do, through our reservation system, if it is a reserve train, or by experience, is to put the number of cars on each train that would be appropriate for the number of passengers that we are expecting on that train. This, of course, is not only on the outgoing voyage, but on the return voyage as well; so if a train leaves Montreal in the morning and comes to Ottawa, and then returns, and the return journey is expected to carry more passengers, the equipment on the train would provide for that.

Senator Riley: But then you would have the CN or CP employees to pay on what might be an empty train, almost.

Mr. Roberts: Definitely; but as I stated, our average load factors have gone from 35 per cent to 51 per cent, which means that generally, across the system, we have had better control, and have designed the supply closer to the demand.

Senator Riley: Why would it take two engines or locomotives to haul three wagons this morning on the early morning run from Montreal to Ottawa?

Mr. Roberts: It is possible that we wanted that additional power in Toronto. It is possible, on the other hand, that one unit may have been defective. You may require only one unit, but if there was one unit defective, there would be two units moving. Those things are being looked at.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Ne mettons pas la Colombie-Britannique là-dedans. Pensez-vous que ces responsabilités existent ailleurs à l'égard du CN et du CP?

M. Fortin: Encore une fois, je ne saurais me prononcer là-dessus. Il y a toutes sortes de conventions de cette nature de par le pays et nous savons, par les décisions qu'ils ont rendues jusqu'ici, que les organismes de réglementation—la CCT et l'ICAC des États-Unis—ne reconnaissent pas qu'ils sont liés par ces conventions. Par conséquent, ce n'est pas une affaire de réglementation. Dans la mesure où ces conventions peuvent contenir des obligations pour la société, je pense que c'est une affaire de nature commerciale à régler devant les tribunaux entre les parties aux conventions.

Le sénateur Riley: C'est-à-dire entre les provinces et le gouvernement?

M. Fortin: Les provinces et la CCT.

Le sénateur Riley: Et les municipalités?

M. Fortin: Il y a un certain nombre de villes qui ont signé des conventions dans le passé, et j'estime qu'il leur appartient de régler les différends qu'elles peuvent avoir devant les instances appropriées. Ces conventions ne peuvent lier que les parties et par conséquent nous n'avons pas à intervenir.

Pour ce qui est de l'appel devant la Cour fédérale au sujet de la situation en Colombie-Britannique, VIA n'intervient que pour faire en sorte que le tribunal comprend clairement la situation de VIA face à ces conventions.

Le sénateur Riley: Pourriez-vous nous expliquer, monsieur Roberts, comment on choisit le matériel pour certains services quotidiens, mettons, entre Montréal et Ottawa?

M. Roberts: Nous avons un parc de matériel. Par notre système de réservations, selon qu'il s'agit d'un train de réserve ou selon notre expérience, nous mettons dans chaque train le nombre de voitures qu'il faut pour le nombre de voyageurs que nous attendons dans ce train. Naturellement, cela n'est pas seulement pour le voyage de départ, mais également pour le retour; ainsi, si un train quitte Montréal le matin pour Ottawa et qu'on prévoit qu'il transportera plus de voyageurs au retour, on met suffisamment de voitures pour cela.

Le sénateur Riley: Mais dans ce cas, vous devriez payer les employés du CN ou du CP dans un train presque vide.

M. Roberts: Bien sûr; mais comme je l'ai dit, nos taux moyens d'occupations sont passés de 35 p. 100 à 51 p. 100, ce qui signifie que de façon générale, dans tout le système, nous avons amélioré le contrôle et organisé l'offre pour qu'elle corresponde davantage à la demande.

Le sénateur Riley: Pourquoi faudrait-il deux locomotives pour tirer trois voitures ce matin de bonne heure de Montréal à Ottawa?

M. Roberts: Il est possible que nous ayons eu besoin de cette puissance supplémentaire à Toronto. Il est possible, par ailleurs, qu'une des locomotives ait été défectueuse. Il arrive qu'on n'ait besoin que d'une seule locomotive, mais que s'il y en a une de défectueuse, il faille en déplacer deux. Nous nous occupons de ces choses-là.

[Text]

One of our problems, and Mr. Hanna could probably explain the procedures we have to go through to check this, is to ensure that we are not being charged for things we should not be charged for. We are now getting from Canadian National information including locomotive numbers for each train, and of course, if there are not sufficient VIA-owned locomotives around, and a railway locomotive must be used, then there is an additional charge for that railway locomotive, and those charges are being made separately. There is, therefore, a means of checking to see just what did happen, and to ensure that the proper charges have been made.

There are many, many reasons as to why there would be two locomotives and three cars.

Senator Riley: Would you have a daily check on that? For instance, could you find out why diesel Nos. 6534 and 6619 were used this morning?

Mr. Roberts: Definitely we could.

Senator Riley: Do you keep a daily check on these things?

Mr. Roberts: We get the report with the monthly billings. When we get the monthly billings, there are listings of all trains and the locomotives used.

Senator Riley: But you have already said that they are not itemized.

Mr. Roberts: I said we were not getting anything from Canadian Pacific. We are getting some information now from Canadian National. I also said that Canadian National is making an effort to give us more information, and this is part of the information package that we are now getting from Canadian National. It is something we did not get before. We are starting to get it now, and we are starting to check these things.

With your permission, Mr. Chairman, possibly Mr. Hanna could add to that.

Mr. Hanna: The principle, over and above what Mr. Roberts mentioned, is also that we do relative analyses to detect any change in volume of activity. Our own people do keep track of every movement of every piece of equipment, which should tie in with train schedules, and if there is any change in that activity we are able to relate it to the billings received from Canadian National. We can, therefore, at least ask some intelligent questions as to why the change has happened for that particular month. We do have our own original records of disposition of equipment so that we are able to keep track of the reasons for movements from one city to another, but it is much harder to tie it in with the specific charges associated with those movements. As I say, however, a relative analysis is done on that.

Senator Riley: Mr. Roberts, have you heard anything about the 1979 audit figures under the costing order being available now?

[Traduction]

Un de nos problèmes, et M. Hanna pourrait probablement expliquer les procédures que nous devons appliquer pour le vérifier, consiste à nous assurer que nous ne payons pas de choses que nous ne devrions pas. Nous recevons maintenant des renseignements du Canadien National, comme le nombre de locomotives par train, et bien sûr, s'il n'y a pas suffisamment de locomotives VIA de disponibles, et qu'il faille utiliser une locomotive de chemin de fer, cela entraîne des frais supplémentaires, qui nous sont facturés séparément. Il y a donc moyen de vérifier ce qui s'est passé et de nous assurer qu'on ne nous a pas facturé plus qu'il ne fallait.

Il y a de très nombreuses raisons qui peuvent expliquer pourquoi il peut y avoir deux locomotives pour trois voitures.

Le sénateur Riley: En feriez-vous une vérification quotidienne? Par exemple, pourriez-vous trouver pourquoi on a utilisé les locomotives diesel nos 6534 et 6619 ce matin?

M. Roberts: Bien sûr que nous le pourrions.

Le sénateur Riley: Gardez-vous un registre quotidien de ces choses-là?

M. Roberts: Nous recevons le rapport avec les factures mensuelles. Lorsque nous recevons les factures mensuelles, nous avons des listes de tous les trains et des locomotives utilisés.

Le sénateur Riley: Mais vous avez déjà dit qu'elles ne sont pas détaillées.

M. Roberts: J'ai dit que nous ne recevions rien du Canadien Pacifique. Nous recevons maintenant certains renseignements du Canadien National. J'ai également dit que le Canadien National fait des efforts pour nous donner plus de renseignements et cela fait partie de l'ensemble des renseignements que nous recevons maintenant du Canadien National. C'est une chose que nous n'avions pas auparavant. Nous commençons à les avoir maintenant et nous commençons à vérifier ces choses-là.

Avec votre permission, monsieur le président, M. Hanna pourrait peut-être donner quelques précisions de plus.

M. Hanna: Le principe, en plus de ce que M. Roberts a mentionné, c'est que nous faisons également des analyses relatives pour déceler tout changement de volume d'activité. Nos gens suivent le mouvement de chaque pièce de matériel, ce qui devrait concorder avec les horaires de train, et s'il y a des changements d'activité de ce côté-là nous sommes capables de faire le lien avec les factures reçues du Canadien National. Nous pouvons donc, tout au moins, poser quelques questions intelligentes sur les raisons du changement survenu, pour un mois donné. Nous avons nos propres dossiers d'utilisation du matériel, ce qui nous permet de connaître les raisons des mouvements d'une ville à l'autre, mais il est beaucoup plus difficile de raccorder cela aux frais spécifiques relatifs à ces mouvements. Comme je l'ai dit, cependant, nous en faisons une analyse relative.

Le sénateur Riley: Monsieur Roberts, savez-vous si les chiffres de vérification de 1979 en vertu de l'ordonnance sur les coûts est maintenant disponible?

[Text]

Mr. Roberts: No. The information we have is that the 1979 and 1980 figures will be available by the month of April.

Senator Riley: Would there be any reason, if the 1979 figures are available now, why they have not been made available to you?

Mr. Roberts: My understanding is that the 1979 and 1980 figures will be available at the same time.

Senator Riley: That is what you have been told.

Mr. Roberts: That is what we have been told.

Senator Riley: But conceivably the 1979 figures could be available now and not yet have been given to you.

Mr. Roberts: Unless they are confirmed by the CTC they are not official, and as I understand it they will not be given to us as a total package. The results of the survey will be given to us. In other words, if, in the opinion of the CTC, on the basis of their audit, we have paid too much for 1979 and 1980, we will be told that.

Senator Riley: As a percentage?

Mr. Roberts: In terms of numbers of dollars, I imagine.

The Chairman: May I interject here? I think you have said, perhaps twice, that the audit done by the CTC does not pay any attention to value received for money, but only to whether the proper kinds of items have been charged; so that the only advantage of the audit from your point of view is to ensure that the only items charged are those authorized by the costing order. There is no advantage to you in determining whether or not those particular items may have been within the terms of the costing order to produce value for the expenditure.

Mr. Roberts: Quite right.

Senator Riley: Mr. Chairman, Senator McElman asked me to put these questions to the witness, since he had to leave.

Why are all of the LRCs initially committed to the Quebec-Windsor corridor?

Mr. Roberts: That function is part of the exercise employed to reduce expenses. The greatest return on the LRCs is received on the run between Montreal and Toronto, because it is the most lucrative traffic corridor.

Senator Riley: There is a 65 per cent load factor on the Quebec-Windsor corridor, is that right?

Mr. Roberts: The returns are large because you can get good usage out of the equipment and because there are more trains. This means that the equipment can be operated for a longer period in a day. A train can be run between Montreal and Toronto or between Toronto and Montreal, and that same train can come to Ottawa, to Quebec City, or from Toronto to Ottawa to Montreal, proceeding down southwestern Ontario to Windsor and Sarnia. Those trains slots are available for that equipment.

Part of the government commitment, as well, is that another order of LRCs will be placed by the end of this year, with an

[Traduction]

M. Roberts: Non. Suivant nos renseignements les chiffres de 1979 et de 1980 seront disponibles au mois d'avril.

Le sénateur Riley: Y a-t-il une raison pour que les chiffres de 1979 ne vous aient pas été communiqués s'ils sont maintenant disponibles?

M. Roberts: Je crois savoir que les chiffres de 1979 et de 1980 seront disponibles en même temps.

Le sénateur Riley: C'est ce qu'on vous a dit.

M. Roberts: C'est ce qu'on nous a dit.

Le sénateur Riley: Mais il est concevable que les chiffres de 1979 soient d'ores et déjà disponibles sans qu'on vous les ait encore remis.

M. Roberts: Ils ne sont pas officiels à moins qu'ils ne soient confirmés par la CCT, et je crois savoir qu'on ne nous les communiquera pas globalement. On nous remettra les résultats de l'enquête. En d'autres termes, si, de l'avis de la CCT, à la lumière de sa vérification, nous avons trop payé pour 1979 et 1980, on nous le dira.

Le sénateur Riley: En pourcentage?

M. Roberts: En nombres de dollars, j'imagine.

Le président: Puis-je intervenir ici? Je pense que vous avez dit, deux fois peut-être, que la vérification faite par la CCT ne tient pas compte de la valeur reçue en contre-partie de l'argent, mais seulement de la régularité des genres de dépenses; de sorte que le seul avantage que vous pourrez tirer de la vérification, c'est que vous saurez qu'on ne vous a pas imputé de frais autres que ceux qui sont autorisés par l'ordonnance sur les coûts. Vous n'avez pas avantage à déterminer si ces dépenses particulières tombent sous le coup de l'ordonnance sur les coûts pour produire une valeur en contre-partie de la dépense.

M. Roberts: Très juste.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, le sénateur McElman m'a demandé de poser ces questions aux témoins, puisqu'il a dû partir.

Pourquoi tous les LRC sont-ils initialement affectés au corridor Québec-Windsor?

M. Roberts: Cette fonction fait partie de l'exercice utilisé pour réduire les dépenses. Les LRC ont leur meilleur rendement sur la ligne de Montréal à Toronto, car c'est le corridor voyageurs le plus lucratif.

Le sénateur Riley: Il y a un taux moyen d'occupation de 65 p. 100 dans le corridor Québec-Windsor, n'est-ce pas?

M. Roberts: Les rendements sont élevés parce que vous pouvez tirer un bon parti du matériel et parce qu'il y a plus de trains. Cela signifie que le matériel est utilisé plus longtemps dans la journée. On peut affecter un train sur la ligne de Montréal à Toronto ou de Toronto à Montréal, et le même train peut venir à Ottawa, à Québec, ou de Toronto à Ottawa puis à Montréal, tout comme dans le sud-ouest de l'Ontario jusqu'à Windsor et Sarnia. Ces créneaux sont disponibles pour ce matériel.

Une partie de l'engagement du gouvernement, également, c'est de passer une autre commande de LRC avant la fin de

[Text]

estimated delivery period of 18 months. This means that by mid-fall, 1983, new LRCs will come on line. Those will go to the maritimes and the west.

Senator Riley: Is that to the *Ocean Limited*?

Mr. Roberts: No, it will be for intercity services. It is now being contemplated that the run will be Halifax-Moncton-Saint John-Fredericton. There may also be opportunities for Truro-Sydney; we are not in a position to confirm that run at this particular moment. The original idea, however, was to put LRCs between Halifax, Moncton and Saint John. We have extended that line, naturally, through to Fredericton. For the first time in an awfully long time, Fredericton, the capital of New Brunswick, is now served directly by rail.

There are a number of opportunities in the west, not the least of which would be the Calgary-Edmonton run.

Senator Riley: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Roberts, we thank you very much indeed. I should like to express the appreciation of the committee to you and to those associated with you who have come here today. I do not know how long this inquiry will last or through what channels it may decide to direct its energies. It is possible that we might ask you or some of your people to come back at some future time. If we ask people to return, we endeavour to co-ordinate our requirements with their convenience to the extent that it is possible. It is not always entirely possible.

In any event, thank you. I think that you have provided us with the information that we wished to have today.

The committee adjourned.

[Traduction]

l'année, avec un délai de livraison prévu de 18 mois. Cela signifie qu'au milieu de l'automne 1983 nous aurons de nouveaux LRC en service. Ils iront aux Maritimes et dans l'Ouest.

Le sénateur Riley: A l'*Ocean Limited*?

M. Roberts: Non, ce sera pour les services intervilles. On envisage maintenant que la ligne sera Halifax-Moncton-Saint-Jean-Fredericton. Il y aura peut-être également des possibilités pour Truro-Sydney; nous ne sommes pas en mesure de confirmer cette ligne pour l'instant. L'idée initiale, cependant, c'était de mettre les LRC entre Halifax, Moncton et Saint-Jean. Nous avons prolongé cette ligne, naturellement, jusqu'à Fredericton. Pour la première fois depuis très longtemps, Fredericton, la capitale du Nouveau-Brunswick, est maintenant desservie directement par chemin de fer.

Il y a un certain nombre de possibilités dans l'ouest, dont la moindre n'est pas la ligne Calgary-Edmonton.

Le sénateur Riley: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Roberts, nous vous remercions beaucoup. J'aimerais vous faire part, à vous et aux collaborateurs qui vous ont accompagné aujourd'hui, des remerciements du Comité. J'ignore combien de temps durera notre enquête ou vers quelles options nous orienterons nos énergies. Il est possible que nous vous demandions, à vous ou à certains de vos collaborateurs, de revenir plus tard. Si nous faisons revenir des gens, nous cherchons à organiser notre programme pour qu'il leur convienne dans toute la mesure du possible. Ce n'est pas toujours tout à fait possible.

De toute façon, merci. Je pense que vous nous avez fourni les renseignements que nous désirions avoir aujourd'hui.

La séance est levée.

APPENDIX "19-A"

AN ALTERNATIVE TO
THE GOVERNMENT'S
JULY 27, 1981 VIA RAIL
CANADA POLICY ANNOUNCEMENT

CONTENTS

1. INTRODUCTION AND SUMMARY
2. ATLANTIC
3. QUEBEC
4. ONTARIO
5. WEST
6. COMPARISON

1. INTRODUCTION AND SUMMARY

On July 27, 1981, the Government announced wide-spread changes in VIA Rail Canada Inc.'s rail passenger system. These changes have been approved by the Governor-in-Council, by means of an Order-in-Council varying Canadian Transport Commission orders and directives, and are to be implemented on November 15, 1981.

To accomplish this, the Government has used Section 64 of the National Transportation Act in an unprecedented manner. Instead of using the section as its drafters intended to vary the odd CTC order it did not agree with, the Government is using it to restructure the whole VIA system. This is being done without CTC public hearings and without parliamentary scrutiny. Announcement of the changes was deliberately held up until members of parliament had left for the summer recess.

As best as can be determined, those responsible for the policy were so intent upon maintaining secrecy that only a limited number of Government and VIA headquarters officials decided upon the detailed changes. The Cabinet apparently then ordered further changes according to Ministers' wishes, resulting in as uninformed and inconsistent an exercise in transportation planning as could be imagined. It appears that two particularly valuable sources of experience, the CTC and VIA's own regional officers, were deliberately excluded.

It must be acknowledged that VIA's costs generally seem to be escalating rapidly and that several of the Government's proposed cuts could be made without great hardship. The premise of the present alternative proposal is that roughly the same magnitude of saving could be realized by a proper and even-handed planning exercise, rather than the one conducted hurriedly behind closed doors by a small number of officials.

The financial data used here have been pieced together from publicly-available sources, all of which are based upon CTC costing methods. No attempt, however, has been made to

APPENDICE «19-A»

SOLUTION DE RECHANGE
À LA NOUVELLE POLITIQUE
RELATIVE À VIA RAIL CANADA PRÉSENTÉE
LE 27 JUILLET 1981
PAR LE GOUVERNEMENT

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION ET SOMMAIRE
2. RÉGION DE L'ATLANTIQUE
3. RÉGION DU QUÉBEC
4. RÉGION DE L'ONTARIO
5. RÉGION DE L'OUEST
6. COMPARAISON

1. INTRODUCTION ET SOMMAIRE

Le 27 juillet 1981, le gouvernement a annoncé que d'importants remaniements seraient apportés aux services ferroviaires voyageurs de VIA Rail Canada Inc. Ces changements ont été approuvés par le gouverneur en conseil, sous la forme d'un ordre en conseil modifiant les ordonnances et directives de la Commission canadienne des transports, et doivent entrer en vigueur le 15 novembre 1981.

A cette fin, le gouvernement a fait un usage sans précédent de l'article 64 de la Loi nationale sur les Transports. Au lieu de s'en servir, comme l'entendaient ses auteurs, pour modifier la vieille ordonnance de la CCT avec laquelle il n'était pas d'accord, le gouvernement s'en sert pour réorganiser totalement le système de VIA. Ceci se fait sans audience publique de la CCT et sans contrôle parlementaire. L'annonce des changements a été délibérément retardée jusqu'à ce que les députés aient pris leurs vacances d'été.

Autant qu'on peut le savoir, les personnes responsables de cette politique tenaient tellement à conserver le secret que c'est seulement un nombre restreint de fonctionnaires fédéraux et de cadres du siège social de VIA qui ont décidé des changements nombreux et détaillés. Le Cabinet a apparemment alors ordonné que des modifications supplémentaires soient apportées pour répondre aux souhaits des ministres, ce qui a donné le travail de planification du transport le plus mal informé et le plus anarchique qu'on puisse imaginer. Il apparaît que deux sources d'expertise particulièrement précieuses, la CCT et les agents régionaux de VIA, ont été délibérément exclus.

Il faut reconnaître que les coûts de VIA semblent croître rapidement et que plusieurs des coupures envisagées par le gouvernement pourraient être faites sans grand dommage. L'alternative que nous proposons part du principe que des économies sensiblement égales pourraient être réalisées en procédant à une planification appropriée et équitable, au lieu de celle qui a été faite à la va-vite, à huis clos, par un petit nombre d'agents.

Les données financières utilisées ici ont été empruntées à des sources accessibles au public, qui sont toutes fondées sur les méthodes de calcul des coûts de la CCT. Aucune tentative n'a

estimate the substantial savings to be had by re-equipping long-distance trains with efficiently-designed bi-level coaches, as proposed recently by several studies including one done within VIA itself. Nor has the fact that much of the overhead cost associated with services proposed for discontinuance would not actually be saved, but rather would continue to be incurred by VIA and subsequently allocated to the remainder of the system. Nor has the issue of railway charges to VIA for the operation of passenger trains or the need to achieve modern labour practices been dealt with here. The Government and VIA should have faced up to these problems long ago; the same problems will continue to ham-string VIA even if the Government achieves its proposed cuts.

The savings estimated here are orders of magnitude and, like the Government's estimates, are suitable only as comparisons, not absolutes. The alternative selection of routes to be discontinued or otherwise altered will not please everyone. Indeed, arguments certainly could be made in favour of other changes. The point is that the Government's proposed discontinuances and other alterations are badly planned, and unnecessarily so. This alternative proposal suggests one way of rectifying the situation.

Highlights of the alternative proposal are:

A. The *Atlantic* should be retained, particularly to serve Saint John and Fredericton and to ensure adequate Central Canada-Atlantic Canada capacity.

B. The *Ocean* should be discontinued east of Moncton and run as a day-time LRC service between Montreal and Moncton.

C. The Edmundston-Moncton service should be retained on a tri-weekly basis.

D. The Matapédia-Gaspé service should be replaced by a faster VIA bus connection with the proposed Montreal-Moncton LRC train.

E. The Montreal-Mont-Joli service should be replaced by a VIA bus connection with an existing Montreal-Sainte-Foy train.

F. The Montreal-Chicoutimi service should be discontinued because of its lack of competitiveness with bus services, while the Sainte-Foy-Chambord remote service should be retained.

G. The Montreal-Labelle recreational service should be retained pending the arrangement of alternative funding.

H. The direct Montreal-Ottawa-Sudbury routing of the *Canadian* should be retained, instead of the proposed routing via Toronto and the tri-weekly Ottawa-Sudbury replacement service.

I. The Toronto-Kapuskasing overnight *Northlander* and Toronto-North Bay weekend services should be discontinued

cependant été faite pour établir une estimation des économies substantielles qui pourraient être faites en rééquipant les trains utilisés sur de longs parcours avec des voitures à deux niveaux bien conçues, comme l'ont proposé récemment plusieurs études dont l'une avait été préparée par VIA elle-même. Il n'a pas non plus été tenu compte du fait qu'une bonne partie des frais généraux liés aux services dont l'abandon était proposé ne serait pas effectivement économisée, mais continuerait à être supportée par VIA pour être par la suite répartie sur le reste du système. La question des droits dont VIA doit s'acquitter pour l'exploitation des trains de voyageurs et la nécessité de mettre en pratique des méthodes de travail modernes n'ont pas non plus été abordées. Il y a longtemps que le gouvernement et VIA auraient dû faire face à ces problèmes qui continueront à entraver les efforts de VIA même si le gouvernement effectue les coupures proposées.

Les estimations d'économies que nous avons établies sont de simples ordres de grandeur, et, comme celles du gouvernement, ne peuvent être utilisées qu'à titre de comparaison, et non comme des valeurs absolues. Ce nouveau choix de lignes qui devaient être abandonnées ou modifiées ne satisfera pas tout le monde. On pourrait en fait certainement présenter des arguments en faveur d'autres changements. Le fait demeure que les abandons de services et autres modifications que se propose de faire le gouvernement sont mal planifiés, et cela n'était pas nécessaire. La solution que nous proposons serait un moyen de rectifier la situation.

Les grandes lignes de cette solution de rechange sont les suivantes:

A. L'*Atlantique* devrait être conservé, en particulier pour desservir Saint-Jean et Fredericton et pour assurer des services suffisants à la région du centre du Canada et la région de l'Atlantique.

B. Les services de l'*Océan* devraient être abandonnés à l'est de Moncton et ils devraient être remplacés par un service LRC entre Montréal et Moncton.

C. Le service Edmundston-Moncton devrait continuer à être assuré à raison de trois voyages par semaine.

D. Le service Matapédia-Gaspé devrait être remplacé par un service d'autobus VIA plus rapide qui permettra d'assurer la correspondance avec le futur service LRC Montréal-Moncton.

E. Le service Montréal-Mont-Joli devrait être remplacé par un autocar VIA qui assurera la correspondance avec le service ferroviaire Montréal-Sainte-Foy existant.

F. Le service Montréal-Chicoutimi devrait être abandonné parce qu'il n'est pas concurrentiel par rapport aux services d'autocar, alors que le service Sainte-Foy-Chambord devrait être conservé.

G. Le service récréatif Montréal-Labelle devrait être conservé en attendant qu'une autre source de financement soit trouvée.

H. Le parcours direct Montréal-Ottawa-Sudbury du *Canadien* devrait être maintenu, de préférence au parcours envisagé via Toronto et au service de remplacement tri-hebdomadaire Ottawa-Sudbury.

I. Le service de nuit Toronto-Kapuskasing du *Northlander* et les services de fin de semaine Toronto-Northbay

and replaced by an improved VIA/ONR daytime *Northlander*.

J. The *Super Continental* west of Winnipeg should be retained to provide through service to Saskatoon, Edmonton, Jasper and Vancouver and to ensure adequate capacity; the proposed replacement services are badly-planned and have no potential.

K. The present alternative proposal is estimated to be \$2.4 million per year cheaper to operate than the Government's proposal, based upon existing operations and costing methods, and all of the caveats mentioned earlier in the introduction.

2. ATLANTIC

A. Halifax-Montreal:

The daily, full-service transcontinental *Atlantic* via Saint John is to be discontinued, leaving only the similarly-equipped *Océan* via Campbellton.

The discontinuance of the *Atlantic* would decimate the large gains in traffic to and from Saint John and Fredericton built up by VIA over the past two years. A Saint John-to-Montreal passenger, who now can leave at 19:05 and arrive at 07:00 the next morning, would have to leave at approximately 16:00 and arrive at 09:15, using the *Océan* via Moncton. A Montreal-to-Saint John passenger would leave at 21:00 and arrive at 16:00, instead of leaving at 18:30 and arriving at 08:25. The added time would be at least 5 hours.

A Fredericton-to-Montreal passenger, who now can leave at 18:55 (by bus transfer to *Fredericton Jet*.) and arrive at 07:00 the next morning, would have to leave at approximately 13:50 and arrive at 09:15, using the *Océan* via Moncton. A Montreal-to-Fredericton passenger would leave at 21:00 and arrive at 18:10, instead of leaving at 18:30 and arriving at 07:55. The added time would be at least 7 hours.

The other major adverse effect would occur with transcontinental connecting services to and from *Sydney line points* and Newfoundland. The need for the *Océan* to make Sydney connections likely would result in an extra 2 hours for Sydney to Montreal passengers. More seriously, Newfoundland-bound passengers likely would have to lay-over almost 24 hours, because the connecting RDC train would miss the North Sydney-Port aux Basques ferry. Even if *CN Marine* could be persuaded to put back the ferry's departure, the connection would be missed if the *Océan* were at all late arriving at Truro, as it often has been in recent winters. Thus, a traditional connection would be very difficult to maintain.

Another connection placed in jeopardy would be the one now provided from the eastbound *Atlantic* to the Halifax-Yarmouth RDC train. The arrival of the *Océan* at Halifax at 19:00 would miss the Yarmouth train's departure at 17:30, a timing fixed by the day-return nature of the Yarmouth train's traffic.

devraient être abandonnés et remplacés par un service VIA/ONR de jour amélioré du *Northlander*.

J. Le service du *Super-Continental* à l'ouest de Winnipeg devrait être conservé afin de permettre de desservir Saskatoon, Edmonton, Jasper et Vancouver et d'assurer un taux de remplissage acceptable; les services de remplacement envisagés sont mal planifiés et leur potentiel est nul.

K. Il est estimé que la présente solution de rechange coûterait \$2,4 millions par an de moins que celle du gouvernement, compte tenu des méthodes d'exploitation et de calcul des coûts existantes, et de toutes les maises en garde déjà faites dans l'introduction.

2. RÉGION DE L'ATLANTIQUE

A. Halifax-Montréal:

Le service transcontinental quotidien assuré par l'*Atlantique* via Saint-Jean doit être abandonné, ce qui ne laissera que l'*Océan* offrant également un service complet, qui passera par Campbellton.

La suppression de l'*Atlantique* annihilerait presque complètement les gains importants de trafic entre Saint-Jean et Frédéricton réalisés par VIA au cours de ces deux dernières années. Le voyageur qui veut se rendre de Saint-Jean à Montréal, et qui peut maintenant partir à 19 h 05 et arriver à 7 heures le lendemain matin, serait obligé de partir vers 16 heures et arriverait à 9 h 15, en utilisant l'*Océan* via Moncton. Un voyageur qui veut se rendre de Montréal à Saint-Jean partirait à 21 heures et arriverait à 16 heures, au lieu de partir à 18 h 30 et d'arriver à 8 h 25. La longueur du voyage se trouverait augmentée d'au moins 5 heures.

Le voyageur qui se rend de Frédéricton à Montréal et qui peut maintenant partir à 18 h 55 (correspondance par autobus avec Frédéricton) et arrive à 7 heures le lendemain matin, serait contraint de partir vers 13 h 50 et arriverait à 9 h 15, en utilisant l'*Océan* via Moncton. Le voyageur allant de Montréal à Frédéricton partirait à 21 heures et arriverait à 18 h 10 au lieu de partir à 18 h 30 et d'arriver à 7 h 55. Le voyage serait allongé d'au moins 7 heures.

L'autre inconvénient concerne les correspondances transcontinentales vers et à partir des localités sur la ligne de Sydney et de Terre-Neuve. La nécessité pour l'*Océan* d'assurer la correspondance avec Sydney aurait probablement pour effet d'allonger de deux heures le voyage entre Sydney et Montréal. Chose plus grave, les voyageurs à destination de Terre-Neuve seraient probablement contraints de passer près de 24 heures en transit à Sydney, parce que l'autorail raterait la correspondance avec le traversier North Sydney-Port aux Basques. Même si l'on pouvait convaincre *CN Marine* de retarder le départ de celui-ci, la correspondance serait ratée si l'*Océan* avait le moindre retard à son arrivée à Truro, comme cela a souvent été le cas ces derniers hivers. Il deviendrait donc extrêmement difficile de continuer à assurer une correspondance traditionnelle.

Une autre correspondance menacée serait celle qui existe actuellement entre l'*Atlantique* venu de l'est et l'autorail Halifax-Yarmouth. En arrivant à Halifax à 19 heures, l'*Océan* raterait le train de Yarmouth qui part à 17 h 30, horaire imposé par le fait que les personnes qui empruntent le train de Yarmouth tiennent à faire l'aller-retour dans la journée.

The *Atlantic* now provides the only public transport service across Northern maine. While obviously not a concern to the Canadian Government, this valuable service would be another casualty of a discontinuance of this train.

Finally, there is the question of *capacity* between Halifax, Sydney, *Newfoundland points*, Truro, Charlottetown and Moncton on the one hand and Central Canada on the other. Short of operating costly second *sections*, there is no way that the *Océan* could handle all peak season traffic. Last Christmas, VIA found it necessary to run second sections of the *Atlantic* itself. Summer and holiday demand would be artificially curtailed by lack capacity: the *Océan* simply could not handle all existing demand, let alone future increases.

The *Atlantic* should be retained on the direct route via Saint John. This would maintain useful service between Fredericton, Saint John, Sydney, Newfoundland points and Central Canada, sufficient capacity between the Atlantic provinces and Central Canada, and needed public transport across Northern Maine.

The *Océan*, on the other hand, could be cut back to run between Moncton and Montreal only, as originally suggested in the CTC's Eastern *Final Plan*. *Servicing facilities* are largely already in-place at Moncton but an *on-board crew base* would have to be established. Passengers travelling between points to the east of Moncton and Central Canada would use the *Atlantic*. Large savings could be realized by the introduction of a daytime, LRC train to replace the conventionally-equipped *Océan*. This train could leave Moncton at approximately 08:00 and arrive at Montreal at 22:45, assuming that the new trains could raise the average speed from 66 km/h to 76km/h and thereby cut two hours. In the reverse direction, the train could leave Montreal at 08:00 and arrive at Moncton at 23:50. In both directions, onward connections to and from most Ontario points would be available at Montreal.

Above all, the *Atlantic* must be re-equipped as soon as possible with efficiently-designed, long-distance bi-level equipment, which VIA knows from its own studies would save in the neighbourhood of one-third of existing costs and attract higher revenue.

B. Halifax-Saint John:

The daily intercity Halifax-Saint John RDC train is to be extended to Fredericton.

This train is to provide connections for Fredericton and Saint John passengers to and from the *Océan* at Moncton. It therefore would leave Halifax at approximately 09:30, Moncton at 14:20 (*after receiving Montreal passengers off of the Ocean*), and arrive at Saint John at 16:00 and Fredericton at 18:10. In the reverse direction, it would leave Fredericton at approximately 13:50 and Saint John at 16:00, and arrive at Moncton at 18:05 (*transferring Montreal passengers to the*

L'Atlantique assure maintenant le seul service de transport public qui traverse le nord du Maine. Bien que cela n'entre manifestement pas dans les préoccupations du gouvernement canadien, ce service très utile serait une autre victime de la suppression de ce train.

Finalement, se pose la question de la capacité de transport des voyageurs entre Halifax, Sydney, diverses destinations à Terre-Neuve, Truro, Charlottetown et Moncton d'une part, et la région du centre du Canada de l'autre. A défaut d'assurer l'exploitation de secondes sections coûteuses, il sera impossible à l'*Océan* de faire face au trafic pendant les saisons de pointe. A l'époque de Noël, l'an dernier, VIA a été obligée de doubler l'*Atlantique lui-même*. La demande pendant l'été et les congés serait artificiellement réduite par manque de capacité: l'*Océan* serait tout simplement incapable de faire face à la totalité de la demande existante, sans même parler de toute augmentation future.

L'*Atlantique* devrait continuer à faire le parcours direct via Saint-Jean. Cela permettrait de continuer d'assurer un utile service entre Frédéricion, Saint-Jean, Sydney, les destinations à Terre-Neuve et la région du centre du Canada, d'offrir une capacité de transport suffisante entre les provinces Atlantiques et celle-ci, et d'assurer le service de transport public dont a besoin le nord du Maine.

Le service de l'*Océan*, en revanche, pourrait être réduit au parcours entre Moncton et Montréal, comme cela avait été proposé à l'origine dans le *Plan final* pour la région de l'est de la CCT. Des services d'entretien existent déjà à Moncton mais il faudrait créer une équipe roulante. Les voyageurs se rendant de divers points à l'est de Moncton dans la région du centre du Canada utilisaient l'*Atlantique*. D'importantes économies pourraient être réalisées en mettant un service un train LRC de jour qui remplacerait le matériel conventionnel de l'*Océan*. Ce train pourrait quitter Moncton vers 08 h et arriverait à Montréal à 22 h 45, à condition que les nouveaux trains atteignent la vitesse moyenne de 66 km/h à 76 km/h, ce qui écourterait le voyage de 2 heures. Au retour, le train pourrait quitter Montréal à 08 h 00 et arriver à Moncton à 23 h 50. A l'aller comme au retour, des correspondances vers et à partir de la plupart des destinations ontariennes seraient disponibles à Montréal.

Il faut avant tout que l'*Atlantique* soit doté dans les meilleurs délais de voitures à deux niveaux bien conçues et aménagées pour les longs parcours, ce qui, comme le sait VIA d'après ses propres études, permettrait de faire des économies de l'ordre d'un tiers des coûts de revient et de faire des recettes plus élevées.

B. Halifax-Saint-Jean:

Le service interurbain quotidien du train RDC entre Halifax et Saint-Jean doit être prolongé jusqu'à Fredericton.

Ce train doit permettre aux voyageurs de Fredericton et de Saint-Jean qui montent ou descendent de l'*Océan* d'avoir la correspondance à Moncton. Il quitterait donc Halifax vers 09 h 30, Moncton à 14 h 20 (après avoir embarqué les voyageurs de Montréal descendus de l'*Océan*), et arriverait à Saint-Jean à 16 h 00 et à Fredericton à 18 h 10. Au retour, il quitterait Fredericton vers 13 h 50 et Saint-Jean à 16 h 00, et arriverait à Moncton à 18h 05 (où les voyageurs à destination

Ocean) and Halifax at 22:55. The necessity of connecting with the *Ocean* at Moncton would destroy the convenient late afternoon 17:00 departure out of Halifax, which has helped to build traffic.

It is curious, to say the least that Fredericton is to benefit from the only extension of service amongst all of the Government's proposed cuts. Fredericton has not had rail passenger service since 1962. Although the highway and rail distances between Saint John and Fredericton are the same (107 km), the last 36 km of rail into Fredericton is speed-restricted, making a two-hour schedule probable. This is in contrast to a driving time of a little over 1 hour and a best bus time of 1.5 hours. Station and servicing facilities at Fredericton would have to be re-installed.

Furthermore, a passenger now can travel between Fredericton and Moncton in approximately 3 hours, by using the *limousine* service to reach McGivney and connecting there with the Edmundston-Moncton RDC train. The proposed train via Saint John would take at least 1 hour longer.

There are no known market studies to support this extension. It would be uncompetitive and eat up money which could be used to retain service on a needed route such as Edmundston-Moncton. The Halifax-Saint John RDC service should be retained as is, without the proposed extension to Fredericton.

C. Edmundston-Moncton:

This daily regional RDC service is to be discontinued.

Despite the Government's contention, the alternative bus service is inadequate. The bus takes 7.5 hours via Fredericton or 9 hours via Saint John, with a change necessary in both instances. By contrast, the train takes less than 5 hours. Furthermore, the train arrives at Moncton at 12:15 and returns at 17:55, thereby permitting day-return trips. Unfortunately, the earliest arrival by bus is not until 16:00, making an overnight stay necessary.

Edmundston is particularly ill-served by public transportation. There is no air service. The city's other train, to Sainte-Foy, was discontinued in 1979, and a proposed bus to Rivière-du-Loup to connect with the Mont-Joli-Montreal train fell through because of Voyageur's unwillingness to cooperate. Should the Moncton train also be discontinued, the city would be left with bus service only. Additionally, several small communities would be left without any form of public transportation.

Traffic is not unsubstantial on this train: between September, 1980, and February, 1981, inclusive, per trip traffic averaged 48.

This service should be retained, at least on a tri-weekly basis. If run tri-weekly, it should not run one direction one day, the other direction the next day. It should run on its existing schedule Tuesdays (*or perhaps Wednesdays*), Fridays and Sundays.

de Montréal prendraient l'*Océan*) et à Halifax à 22 h 55. L'obligation de respecter la correspondance avec l'*Océan* à Moncton rendrait impossible le départ de Halifax en fin d'après-midi à 18 h 00, qui est si pratique et a contribué à accroître le trafic.

Il est pour le moins curieux de voir que c'est Fredericton qui doit bénéficier de la seule extension de service au milieu de toutes ces réductions prévues par le gouvernement. Fredericton n'a pas de service ferroviaire voyageurs depuis 1962. Bien que la distance entre Saint-Jean et Fredericton soit la même par route et par voie ferrée (107 km), la vitesse est limitée sur les derniers 36 km de cette voie ferrée, ce qui fait que le voyage durera probablement deux heures. Ce même voyage demande un peu plus d'une heure en voiture particulière et 1 h 5 en autocar, dans les meilleures conditions. Il faudrait réinstaller la gare et les installations d'entretien à Fredericton.

En outre, un voyageur peut maintenant se rendre de Fredericton à Moncton en trois heures environ, en utilisant le service de limousine pour se rendre à McGivney où il a la correspondance avec le train RDC Edmundston-Moncton. Le parcours envisagé via Saint-Jean prendrait au moins une heure de plus.

On ne connaît aucune étude de marché qui vienne justifier le prolongement de cette ligne. Il ne serait pas concurrentiel et engloiterait un argent qui pourrait être utilisé pour maintenir le service sur un parcours bien plus utile tel que Edmundston-Moncton. Le service RDC Halifax-Saint-Jean devrait être conservé tel quel, sans prolongement jusqu'à Fredericton.

C. Edmundston-Moncton:

Le service RDC régional quotidien doit être abandonné.

En dépit des déclarations du gouvernement, le service d'autocar de remplacement est insuffisant. Le voyage dure 7.5 heures via Fredericton ou 9 heures via Saint-Jean, et un transbordement est nécessaire dans les deux cas. À côté de cela, le train prend moins de 5 heures pour faire le parcours. En outre, il arrive à Moncton à 12 h 15 et repart à 17 h 55, ce qui permet les voyages aller-retour dans la journée. Malheureusement, le premier autocar n'arrive pas avant 16 h 00, ce qui oblige les voyageurs à passer la nuit.

Edmundston est particulièrement mal desservi par les transports publics. Il n'y a pas de service aérien. Le seul autre train, qui se rendait à Sainte-Foy, a été supprimé en 1979, et le service d'autocar à destination de Rivière-du-Loup pour assurer la correspondance avec le train Mont-Joli-Montréal n'a jamais vu le jour à cause de la réticence de la Société Voyageurs. Si le service ferroviaire avec Moncton était également abandonné, la ville n'aurait plus qu'un service d'autocar. De plus, plusieurs petites collectivités se retrouveraient sans aucun moyen de transport public.

Le trafic n'est pas négligeable sur ce train: entre septembre 1980 et février 1981 inclus, il a transporté 48 passagers en moyenne.

Ce service devrait continuer à être assuré, au moins trois fois par semaine. Il ne faudrait pas alors qu'il fasse l'aller un jour et le retour le lendemain. Il devrait continuer à suivre son horaire habituel les mardis (ou peut-être les mercredis), les vendredis et les samedis.

D. Sydney-Halifax:

The twice-daily intercity/regional RDC service between Sydney, Truro and Halifax is to be retained.

The proposed discontinuance of the *Atlantic* and rescheduling of the westbound Halifax-Saint John RDC train would cause some problems. Discontinuance of the *Atlantic* would require the afternoon Halifax to Sydney RDC No. 606 to act as the transcontinental connection from the *Ocean* at Truro. This would force an earlier departure from Halifax at approximately 16:00, instead of the existing, more convenient 17:00. In the reverse direction, the existing 06:30 departure from Sydney of No. 603 would continue to provide the transcontinental connection at Truro, but to the *Ocean* instead of the *Atlantic*. No. 603 could be scheduled two hours or so later out of Sydney, but this would push the Halifax arrival back from the existing 13:50.

The Sydney-Truro-Halifax services could continue as are, if the *Atlantic* were retained and the *Ocean* discontinued east of Moncton. The one necessary improvement would involve moving ahead the existing 11:20 departure of No. 605 to approximately 16:00 and running it, instead of No. 603, through to Halifax (*perhaps in tandem with the Saint John-Halifax RDC which arrives at Halifax at approximately 23:00*).

E. Yarmouth-Halifax:

This daily regional RDC train is to be retained.

During the one-year experimental period recently ended, traffic increased five-fold, from 17 passengers per trip to well over 100. This train now connects at Halifax with the west-bound *Ocean* and with the east-bound *Atlantic*. Surveys show that only a very small percentage of passengers connect with transcontinental trains at Halifax, so that the RDC's existing schedule, with its westbound departure from Halifax at 17:30 and arrival at Yarmouth at 22:50, should not be altered to connect with the *Ocean's* 19:00 arrival at Halifax. Such an adjustment would jeopardize the overwhelming percentage of passengers who do not connect with other VIA trains.

The Yarmouth-Halifax schedule should remain as is, regardless of transcontinental timings at Halifax.

F. Campbellton-Moncton:

This daily regional service is to be retained, presumably on its existing schedule.

This service could be discontinued, given the roughly similar schedule of the *Ocean*. However, introduction of daytime LRC service between Montreal and Moncton would make retention advisable to permit continued day-return trips to Moncton.

3. QUEBEC

A. Montreal-Mégantic:

The daily, *full-service* transcontinental *Atlantic* is to be discontinued. This, along with the proposed discontinuance of the daily Montreal-Sherbrooke regional/commuter service,

D. Sydney-Halifax:

Le service d'autorail régional/intervalle bi-quotidien entre Sydney, Truro et Halifax doit être maintenu.

Le projet d'abandon du service de l'*Atlantique* et la modification de l'horaire de l'autorail sur le trajet Halifax-Saint-Jean causeraient un certain nombre de problèmes. La suppression de l'*Atlantique* obligerait l'autorail n° 606 qui relie Halifax à Sydney dans l'après-midi à assurer la correspondance transcontinentale avec l'*Océan* à Truro. Ceci obligerait à fixer le départ de Halifax vers 16 h 00, au lieu de 17 h 00, qui est une heure beaucoup plus commode. En sens inverse, le départ du 603 de Sydney demeurerait fixé à 06 h 30 afin d'assurer la correspondance transcontinentale à Truro, mais avec l'*Océan* au lieu de l'*Atlantique*. Ce départ de Sydney pourrait être reculé de 2 heures environ, mais cela retarderait également l'arrivée à Halifax qui a actuellement lieu à 13 h 50.

Les services Sydney-Truro-Halifax pourraient demeurer ce qu'ils sont à l'heure actuelle, si ceux de l'*Atlantique* étaient maintenus et si les services de l'*Océan* étaient supprimés à l'est de Moncton. La seule amélioration indispensable consisterait à repousser l'heure de départ actuelle du 605 de 11 h 20 à environ 16 h 00 et de le faire aller jusqu'à Halifax, au lieu du 603 (peut-être en tandem avec l'autorail Saint-Jean Halifax qui arrive dans cette dernière ville vers 23 h 00.)

E. Yarmouth-Halifax:

L'autorail régional quotidien doit être maintenu.

Au cours de la période expérimentale d'un an qui vient de se terminer, le trafic a quintuplé, et est passé de 17 passagers par voyage à nettement plus de 100. Ce train assure maintenant la correspondance à Halifax avec l'*Océan* à destination de l'ouest et avec l'*Atlantique* à destination de l'est. Les études montrent que seul un très petit pourcentage de voyageurs descendent à Halifax pour prendre les trains transcontinentaux, si bien que l'horaire actuel de l'autorail, qui part vers l'ouest de Halifax à 17 h 30 et arrive à Yarmouth à 22 h 50, ne devrait pas être modifié pour assurer la correspondance avec l'*Océan* qui arrive à 19 h 00 à Halifax. Un tel changement mettrait en cause le pourcentage écrasant de voyageurs qui ne prennent pas la correspondance avec l'autre train VIA.

L'horaire Yarmouth-Halifax devrait demeurer inchangé, quels que soient les horaires des trains transcontinentaux à Halifax.

F. Campbellton-Moncton:

Ce service régional quotidien doit être maintenu, ainsi, probablement, que son horaire actuel.

Ce service pourrait être abandonné, compte tenu du fait que l'horaire de l'*Océan* est à peu près le même. Cependant, il serait souhaitable de maintenir ce service en utilisant un train LRC de jour entre Montréal et Moncton afin de continuer à permettre l'aller-retour à Moncton dans la même journée.

3. RÉGION DU QUÉBEC

A. Montréal-Mégantic:

Le service complet quotidien de l'*Atlantique* transcontinental doit être abandonné. S'ajoutant au projet de suppression du service de banlieu/régional quotidien entre Montréal et Sher-

would leave communities between Saint-Hyacinthe and Mégantic without rail service.

A full discussion of the merits of retaining the *Atlantic* is contained in the ATLANTIC section. An additional benefit obviously would be the maintenance of rail service between Montreal and Eastern Townships communities through to Mégantic.

B. Montreal-Mont-Joli:

The daily regional *Saint-Laurent* service is to be retained, even though the route also would continue to have the daily, *full-service* transcontinental *Océan*.

This train follows a route having fast and frequent bus service. Furthermore, on June 1, 1981, Via added a third Montreal-Sainte-Foy train running over the western end of the route on a mid-day schedule close to that of the *Saint-Laurent*.

Although inconvenient timings of the *Océan* would be the fate of rail passengers to the east of Lévis, it would be reasonable to discontinue the *Saint-Laurent* in the interest of maintaining services elsewhere. If the *Océan* could be run on a daytime LRC schedule, as discussed in the ATLANTIC section, convenient rail timings would be restored. In the meanwhile, the Government and VIA could put into reality their professed interest in *inter-modalism* by establishing a VIA Mont-Joli-Sainte-Foy bus connection with the new mid-day Sainte-Foy-Montreal train.

C. Matapédia-Gaspé:

This daily regional RDC service is to be retained, along with its Montreal-Matapédia *Océan* connection.

If the Government's usual criteria had been applied to this route, the train would be up for discontinuance. The train is approximately 1.5 hours slower than the bus, which parallels the railway. The Government apparently feels that this bus service does not constitute an adequate alternative, even though it claims that the alternative bus service between Edmundston and Moncton for example—between 2 and 4 hours longer than the train—is adequate.

The Government and VIA have long talked about the value of intermodality. This would seem to be another excellent testing ground. A Gaspé-Matapédia *dedicated* bus connection with the *Océan* could cut as much as 2 hours from the existing Gaspé-Montreal trip time. It could cut even more time in connection with a future Montreal-Matapédia-Moncton daytime LRC service (*refer to ATLANTIC section*).

D. Montreal-Chicoutimi:

This daily intercity service is to be retained, but at a tri-weekly frequency.

This train already has to compete with a much faster and more frequent bus service via Quebec City. The bus takes approximately 6 hours, the train more than 9 hours. What

brooke, ceci priverait de services ferroviaires les localités se trouvant entre Sainte-Hyacinthe et Mégantic.

La section consacrée à la région de l'*Atlantique* examine en détail les avantages du maintien de l'*Atlantique*. Le maintien d'un service ferroviaire entre Montréal et les localités des Cantons de l'est jusqu'à Mégantic constituerait manifestement un avantage supplémentaire.

B. Montréal-Mont-Joli:

Le service régional quotidien du *Saint-Laurent* doit être maintenu, bien que ce parcours continuerait également à être emprunté par le train transcontinental *Océan* qui offre un service complet quotidien.

Des services d'autobus rapides et fréquents empruntent le même trajet. En outre, le 1^{er} juin 1981, VIA a ajouté un troisième train Montréal-Sainte-Foy qui assure la desserte de la portion ouest du parcours en milieu de journée, selon un horaire voisin de celui du *Saint-Laurent*.

Bien que l'horaire de l'*Océan* serait plus commode pour les voyageurs à l'est de Lévis, il serait raisonnable d'abandonner le service du *Saint-Laurent* afin de pouvoir maintenir les autres services. Si l'*Océan* pouvait suivre un horaire de LRC pendant la journée, comme on en a discuté dans la section consacrée à la région de l'Atlantique, il serait possible de rétablir des horaires ferroviaires commodes. Entretemps, le gouvernement et VIA pourraient concrétiser l'intérêt qu'ils professent pour l'intermodalisme en créant un service d'autocar via Mont-Joli-Sainte-Foy-Montréal circulant en milieu de journée.

C. Matapédia-Gaspé:

Ce service RDC régional quotidien doit être maintenu, ainsi que sa correspondance avec l'*Océan* sur le parcours Montréal-Matapédia.

Si les critères habituels du gouvernement avaient été appliqués à ce parcours, ce train serait un candidat à la suppression. Il lui faut environ 1,5 heure de plus que l'autocar qui emprunte une route qui longe la voie, pour faire ce trajet. Le gouvernement estime apparemment que ce service d'autocar ne constitue pas une solution de rechange valable, bien qu'il prétende que le même type de service entre Edmundston et Moncton par exemple—qui prend de 2 à 4 heures de plus que le train—est adéquat.

Il y a longtemps que le gouvernement et VIA parlent de la valeur de l'intermodalisme. Ceci semble offrir un terrain idéal pour en faire l'expérience. Un service d'autocars Gaspé-Matapédia spécialement destiné à assurer la correspondance avec l'*Océan* pourrait réduire d'un maximum de deux heures la durée actuelle du trajet entre Gaspé et Montréal. Il pourrait même faire gagner encore plus de temps si l'on créait un service de jour de train LRC Montréal-Matapédia-Moncton (se reporter à la section sur la Région de l'Atlantique).

D. Montréal-Chicoutimi:

Ce service interville quotidien doit être maintenu, mais ne fonctionnera que trois fois par semaine.

Ce train souffre déjà de la concurrence d'un service d'autocars beaucoup plus rapide et fréquent via Québec. L'autocar prend environ six heures pour faire le trajet, le train plus de

traffic it has attracted would be reduced considerably by a tri-weekly schedule.

If the Government's purpose is to retain a service to the remote area between Rivière-a-Pierre and Chambord, the train to be kept should be the Sainte-Foy-Chambord regional service.

The Montreal-Chicoutimi train and its Chambord-Dolbeau bus connection should be discontinued rather than placed on a tri-weekly schedule.

E. Sainte-Foy-Chambord:

This once-weekly (*twice-weekly in summer*) regional service is to be discontinued.

The sole purpose of this train is to serve the remote area between Rivière-a-Pierre and Chambord. It can do this far more cheaply than the Montreal-Chicoutimi train.

This service should be retained.

F. Montreal/Sainte-Foy-Cochrane:

This six-times-per-week (*daily in summer*) full-service regional train is to be reduced to tri-weekly. Its Sainte-Foy-Hervey Jct. RDC connection is to be discontinued.

These changes seem acceptable. A tri-weekly frequency would be in line with other regional trains serving remote areas, although some passengers would be inconvenienced. The Senneterre-Val-d'Or limousine connection would be retained.

G. Sherbrooke-Montreal:

This daily regional/commuter RDC service is to be discontinued, but not until September 7, 1982.

Most of the traffic is commuter in nature and is concentrated at two communities: Otterburn Park and Belœil. These commuters should be the responsibility of the new Montreal region commuter authority. As for Sherbrooke-Montreal inter-city service, it is unlikely that this single train could compete with the much faster and frequent bus service, even if the train had convenient timings.

This service should be discontinued, but only after the commuters have been provided with alternative rail service.

H. Montreal-Labelle-Mont-Laurier:

Two RDC services—the once-weekly Montreal-Mont-Laurier regional train and the twice-weekly, seasonal Montreal-Labelle recreational train—are to be discontinued.

There is frequent bus service along this route, which is an alternative to the once-weekly Montreal-Mont-Laurier train. The recreational service, however, has been built up for several years now, with financial and planning contributions by both the federal and provincial governments. The argument that VIA should not have to pick up the bill may be valid; unfortunately, there is no indication that either government would be willing to pay for the service directly.

neuf heures. Le petit nombre de voyageurs qu'il attire se trouverait encore considérablement réduit si un horaire tri-hebdomadaire était adopté.

Si le gouvernement a l'intention de maintenir un service à destination de la région éloignée qui s'étend entre Rivière-à-Pierre et Chambord, c'est le service ferroviaire régional Sainte-Foy-Chambord qui devrait être maintenu.

Le train Montréal-Chicoutimi et sa correspondance routière Chambord-Dolbeau devraient être abandonnés au lieu de se rabattre sur un horaire tri-hebdomadaire.

E. Sainte-Foy-Chambord:

Ce service régional hebdomadaire (bi-hebdomadaire en été) doit être abandonné.

La seule raison d'être de ce train est de desservir la région éloignée qui s'étend entre Rivière-à-Pierre et Chambord. Il peut le faire beaucoup plus économiquement que le train Montréal-Chicoutimi.

Ce service devrait être maintenu.

F. Montréal/Sainte-Foy-Cochrane:

Ce train régional qui offre un service complet six fois par semaine (quotidien en été) est destiné à ne plus circuler que trois fois par semaine. Sa correspondance RDC Sainte-Foy-Hervey Jct. doit être supprimée.

Ces changements semblent acceptables. Une fréquence tri-hebdomadaire correspondrait à celle des autres trains régionaux qui desservent des régions éloignées, bien que cela créerait des inconvénients pour certains voyageurs. La correspondance par limousine Senneterre-Val-d'Or serait conservée.

G. Sherbrooke-Montréal:

Le service RDC régional/de banlieue quotidien doit être abandonné, mais pas avant le 7 novembre 1982.

L'essentiel du trafic concerne la banlieue et est concentré dans deux collectivités: Otterburn Park et Belœil. Le transport de ces navettiers devrait incomber à l'administration des services de banlieue de Montréal. En ce qui concerne le service interville Sherbrooke-Montréal, il est peu probable que ce seul train puisse faire concurrence au service d'autocars beaucoup plus rapide et fréquent, même si son horaire était commode.

Ce service devrait être abandonné, mais seulement après qu'un service ferroviaire de remplacement ait été mis à la disposition des navettiers.

H. Montréal-Labelle-Mont-Laurier:

Deux services RDC—le train régional hebdomadaire Montréal-Mont-Laurier et le train récréatif saisonnier bi-hebdomadaire Montréal-Labelle—doivent être supprimés.

Un service fréquent d'autocars sur ce parcours offre une solution de rechange au train hebdomadaire Montréal-Mont-Laurier. Le service récréatif, cependant, bénéficie depuis plusieurs années de l'appui des gouvernements fédéral et provincial sur le plan financier et celui de la planification. L'argument selon lequel il appartiendrait à VIA de payer l'addition peut être valable, malheureusement, rien n'indique que l'un ou l'autre gouvernement soit disposé à prendre directement en charge les frais de ce service.

The Montreal-Mont-Laurier regional service could be discontinued without much hardship. The Montreal-Labelle recreational service should be retained until September, 1982, and alternative funding sought in the meanwhile.

I. Ottawa-Hull-Montreal:

This daily, regional RDC service is to be discontinued.

This train functions as a regional service from Quebec communities to and from Montreal. Few Ottawa passengers use it. There are two daily bus trips in each direction along the route which provide alternative service.

This service could be discontinued, although inconvenience would result for some passengers.

J. Montreal-Trois-Rivieres-Quebec:

The Government proposes no cutbacks in Central Canada corridor services, including this one which has two daily and one six-days-per-week intercity RDC trains.

Given the June 1, 1981, introduction of a third daily intercity train between Montreal and Saint-Foy via Drummondville, the lightly-used, mid-day Montreal-Trois-Rivieres-Sainte-Foy daily RDC train could be discontinued in the interest of saving services elsewhere.

K. Montreal-Vancouver:

Refer to ONTARIO section.

4. ONTARIO

A. Montreal-Ottawa-Sudbury:

The daily, full-service transcontinental *Canadian* is to be rerouted directly from Montreal to Toronto, then onward west. No service would remain on the CP Montreal-Ottawa South Shore line, and only a tri-weekly coach train on the Ottawa-Sudbury segment.

The *Canadian* provides mainly through transcontinental service on the Montreal-Sudbury route, due to its single frequency and overnight schedule between Ottawa and Sudbury. Between Ottawa and Sudbury, there is fast, frequent bus service, although the distances are long for a comfortable bus trip (e.g., 398 km, Ottawa-North Bay; 525 km, Ottawa-Sudbury). The tri-weekly coach train would be of little use regardless of whether it were a daytime service or an overnight service timed to connect directly with the *Canadian* at Sudbury.

Ottawa transcontinental passengers apparently are not to be provided with *through coaches or sleepers on* on the Ottawa-Toronto trains which would serve as connectors to the *Canadian*. In any case, an extra 6 hours would be required compared with the direct route. Montreal passengers would have through cars, but their trips would be lengthened by between 3 and 5 hours.

The daily, full-service *Canadian* should not be discontinued between Montreal, Ottawa (*the nation's capital*) and Sudbury.

Le service régional Montréal-Mont-Laurier pourrait être abandonné sans grand inconvénient. Le service récréatif Montréal-Labelle devrait être maintenu jusqu'en septembre 1982, et d'autres sources de financement devraient être recherchées dans l'intervalle.

I. Ottawa-Hull-Montréal:

Ce service RDC régional quotidien doit être abandonné.

Ce train assure un service régional à partir de localités du Québec à destination de Montréal et retour. Peu de voyageurs d'Ottawa s'en servent. Une autre option est offerte par les deux autocars quotidiens qui font le même parcours dans chaque direction.

Ce service pourrait être abandonné, bien que cela serait une source d'inconvénients pour un certain nombre de voyageurs.

J. Montréal-Trois-Rivières-Québec:

Le gouvernement n'envisage aucune coupure au service du corridor de la région du centre du Canada, notamment celui qui offre deux trains quotidiens RDC interilles, six fois par semaine.

Compte tenu de la mise en service, le 1^{er} Juin 1981, d'un troisième train interville quotidien entre Montréal et Sainte-Foy via Drummondville, l'autorail quotidien Montréal-Trois-Rivières-Sainte-Foy, qui fonctionne en milieu de journée et est peu utilisé, pourrait être supprimé dans le but de conserver d'autres services.

K. Montréal-Vancouver:

Se reporter à la section sur la RÉGION DE L'ONTARIO.

4. RÉGION DE L'ONTARIO

A. Montréal-Ottawa-Sudbury:

Le service complet transcontinental quotidien du *Canadien* doit être dérouté pour aller directement de Montréal à Toronto puis poursuivre son parcours vers l'Ouest. Aucun train n'emprunterait plus la ligne sud du CP Montréal-Ottawa, et seul un train de tri-hebdomadaire emprunterait la section Ottawa-Sudbury.

Le *Canadien* assure surtout un service transcontinental sur le parcours Montréal-Sudbury, du fait qu'il est le seul service quotidien et que le parcours se fait de nuit entre Ottawa et Sudbury. Entre ces deux points, il existe un service d'autocar rapide et fréquent, quoique les distances soient bien longues pour que le voyage soit confortable (p. ex. Ottawa-North Bay: 398 km; Ottawa-Sudbury: 525 km). Le train de voitures coach tri-hebdomadaire ne serait pas très utile, qu'il s'agisse d'un service de jour ou d'un service de nuit destiné à assurer une correspondance directe avec le *Canadien* à Sudbury.

Il ne semble pas que les voyageurs transcontinentaux d'Ottawa bénéficient de voitures coach ou de voitures-lits directes sur les trains Ottawa-Toronto qui permettraient d'assurer la correspondance avec le *Canadien*. De toute façon, le voyage prendrait six heures de plus que le trajet direct. Les voyageurs de Montréal bénéficieraient de voitures transcontinentales, mais leurs voyages seraient allongés de trois à cinq heures.

Le service complet quotidien du *Canadien* ne devrait pas être abandonné entre Montréal, Ottawa, (la capitale natio-

The tri-weekly Ottawa-Sudbury coach train makes little sense. The cost of moving Ottawa passengers to Toronto in extra cars in regular trains, the cost of the proposed tri-weekly Ottawa-Sudbury train and the probable negative effect on revenue—all has to be weighed against the retention of the *status quo*.

Above all, the *Canadian* must be re-equipped as soon as possible with efficiently-designed, long-distance bilevel equipment, which VIA knows from its own studies would save in the neighbourhood of one-third of existing costs and attract higher revenues.

B. Sudbury-White River:

This tri-weekly (*six-days-per-week in summer*) regional RDC service is to be discontinued during the winter season and operated tri-weekly during the summer.

Last winter's experience with the very unreliable *Canadian* suggests that a winter service is required, not a summer one. The tri-weekly Sudbury-White River regional RDC service should supplement the *Canadian*, but during the winter, not the summer, season.

C. Capreol-Winnipeg:

This six-times-per-week regional service (*daily in summer when the Super Continental takes over*) is to be cut to tri-weekly.

Realistically, this might be adequate given that small populations and traffic volumes are involved, and given that some other remote areas have only tri-weekly service.

The six-times-per-week Capreol-Winnipeg regional service could be reduced to tri-weekly, although inconvenience would result.

D. Capreol-Hornepayne:

This tri-weekly, summer-only regional service is to be discontinued.

This service could be discontinued without great hardship, given the daytime passage of the Capreol-Winnipeg regional train through this area.

E. Armstrong-Winnipeg:

This twice-weekly regional train is to be discontinued.

The problem is the night-time passage of the Capreol-Winnipeg train through this area. However, alternative daytime service is provided during summer weekends over part of this segment by the Winnipeg-Farlane regional train.

This service could be discontinued, although some passengers would be inconvenienced.

F. Barrie-Toronto:

This work-days commuter service is to be discontinued, but not until September 7, 1982.

Most traffic occurs from Bradford, Newmarket and Aurora (*Barrie is 101 kms from Toronto, Bradford, 68 kms*). GO

nale) et Sudbury. Le service coach tri-hebdomadaire Ottawa-Sudbury ne se justifie guère. Le coût du transport des voyageurs de Montréal à Toronto en modifiant le parcours du *Canadien*, celui du transport des voyageurs d'Ottawa à Toronto dans des voitures supplémentaires sur les trains réguliers, celui du projet de service tri-hebdomadaire Ottawa-Sudbury, et les effets négatifs probables sur les recettes—tout cela doit être pesé contre le maintien du *status quo*.

Il faut avant tout que le *Canadien* soit rééquipé dès que possible avec des voitures à deux niveaux bien conçues et destinées aux longs parcours, qui, comme VIA le sait grâce à ses propres études, permettraient d'économiser environ un tiers des coûts existants et d'obtenir des recettes plus élevées.

B. Sudbury-White River:

Ce service RDC régional tri-hebdomadaire (six fois par semaine en été) doit être abandonné pendant la saison d'hiver et ne fonctionner que trois fois par semaine pendant l'été.

L'expérience de l'hiver dernier avec le peu fiable *Canadien* montre qu'on a besoin d'un service d'hiver et non d'un service d'été. Le service RDC régional tri-hebdomadaire Sudbury-White river devrait compléter le service du *Canadien*, mais en hiver, pas en été.

C. Capreol-Winnipeg:

Ce service régional assuré six fois par semaine (une fois par jour en été lorsque le Super Continental prend la relève) doit être ramené à un service tri-hebdomadaire.

Réalistement, cela pourrait être suffisant compte tenu de la faiblesse de la population et du volume du trafic, et compte tenu du fait que certaines autres régions éloignées ne bénéficient que d'un service tri-hebdomadaire.

Le service régional assuré six fois par semaine entre Capreol et Winnipeg pourrait être ramené à un service tri-hebdomadaire, non sans quelque inconvénient, cependant.

D. Capreol-Hornepayne:

Ce service régional tri-hebdomadaire, assuré uniquement en été, doit être abandonné.

Ce service pourrait être supprimé sans grand inconvénient, étant donné que le train régional Capreol-Winnipeg passe dans la journée dans cette région.

E. Armstrong-Winnipeg:

Le train régional bi-hebdomadaire doit être supprimé.

Le problème tient au fait que le train Capreol-Winnipeg passe dans ces régions pendant la nuit. Cependant, un autre service de jour est assuré pendant les fins de semaine d'été sur une partie de cette section par le train régional Winnipeg-Farlane.

Ce service pourrait être abandonné, mais cela présenterait des inconvénients pour un certain nombre de voyageurs.

F. Barrie-Toronto:

Ce service de banlieue assuré pendant les jours de semaine doit être abandonné, mais pas avant le 7 septembre 1982.

La plupart des voyageurs viennent de Bradford, Newmarket et Aurora (*Barrie est à 101 km de Toronto, Bradford à 68*

Transit should be handling this traffic, which is mostly commuter in nature. There are already direct GO bus transfers from several communities to Richmond Hill, in connection with GO's Richmond Hill-Toronto commuter trains.

Given the large volume of traffic, however, this train should be continued as a GO operation.

G. Stouffville-Toronto:

This work-days commuter RDC service is to be discontinued, but not until September 7, 1982.

GO Transit should be handling the traffic on this 47 km route. This is purely a commuter operation. GO has a parallel commuter bus service. Another possibility would be to run commuter buses over to Richmond Hill to connect with GO's Richmond Hill-Toronto commuter trains.

Given the large volume of traffic, however, this train should be continued as a GO operation.

H. Havelock-Toronto:

This daily regional/commuter RDC service is to be discontinued, but not until September 7, 1982.

The length of this route is short for intercity service (e.g., *the major Peterborough-Toronto segment is only 124 km*). There is fast, frequent intercity bus service which, realistically, could not be matched by a single VIA intercity train, however conveniently timed. There does not appear to be a significant regional day-return market either, given the type of intermediate communities involved.

GO Transit should be handling the bulk of existing traffic, which consists of commuters from Claremont and other stops into Toronto. In fact, most commuters board at Agincourt, only 21 km from Union Station. A bus transfer to Markham would make sense to connect with VIA's Stouffville-Toronto commuter train, or to Langstaff to connect with GO's Richmond Hill-Toronto commuter trains.

This train could be discontinued, provided commuters were given alternative bus or rail service.

I. Toronto-North Bay-Kapuskasing:

These regional services—the daily, overnight, full-service Toronto-Kapuskasing Northland and the twice-per-weekend Toronto-North Bay regional train—are to be retained.

Both services could be discontinued, if VIA would make arrangements with the Ontario Northland Transportation Commission for the six-days-per-week regional Toronto-Timmins *Northlander*, along with its Porquis Jct.-Kapuskasing bus connection, to run daily with extra cars if required. Altern-

km.). C'est le GO qui devrait en assurer le transport, car ce sont pour la plupart des navetteurs. Il y a des autobus GO qui assurent la correspondance directe, à Richmond Hill à partir de plusieurs collectivités, avec les trains de banlieue GO Richmond Hill-Toronto.

Compte tenu de l'importance du trafic, cependant, ce train devrait continuer à fonctionner.

G. Stouffville-Toronto:

Le service RDC de banlieue assuré pendant les jours de semaine doit être abandonné, mais pas avant le 7 septembre 1982.

GO Transit devrait assurer le transport des voyageurs sur ce trajet de 47 km. Il s'agit uniquement ici d'un service de banlieue. GO a un service de banlieue parallèle par autocar. Une autre solution consisterait à utiliser un service d'autocars de banlieue qui irait jusqu'à Richmond-Hill afin d'assurer la correspondance avec les trains de banlieue Richmond Hill-Toronto du GO.

Compte tenu de l'importance du trafic, cependant, ce train devrait continuer à fonctionner.

H. Havelock-Toronto:

Ce service RDC régional de banlieue quotidien doit être abandonné, mais pas avant le 7 septembre 1982.

La distance est courte pour un service interville (p. ex., la section la plus importante Peterborough-Toronto ne fait que 124 km). Il y a un service d'autocars interville, rapide et fréquent auquel, dans la pratique, un seul train VIA interville ne pourrait pas faire concurrence, quelle que soit la commodité de son horaire. Il ne semble pas non plus qu'il existe un marché important pour des voyages aller-retour dans la journée, compte tenu du type de localités qui se trouvent sur ce parcours.

GO devrait assurer l'essentiel du transport du volume de voyageurs existant, composés de navetteurs de Claremont et d'autres arrêts sur la ligne de Toronto. En fait, la plupart d'entre eux prennent le train à Agincourt, à 21 km seulement de Union Station. Une correspondance par autocar avec Markham se justifierait car elle permettrait d'avoir la correspondance avec le train de banlieue de VIA Stouffville-Toronto, ou avec Langstaff pour avoir la correspondance avec les trains de banlieue Richmond Hill-Toronto du GO.

Ce train pourrait être supprimé, à condition que les navetteurs puissent utiliser d'autres services ferroviaires ou d'autocar.

I. Toronto-North Bay-Kapuskasing:

Ces services régionaux—le service complet quotidien du Northland qui fait le voyage de nuit entre Toronto et Kapuskasing et le train régional Toronto-North Bay qui effectue le trajet deux fois chaque fin de semaine—doivent être maintenus.

Les deux services pourraient être abandonnés, si VIA s'arrangeait avec l'Ontario Northland Transportation Commission pour que le service régional Toronto-Timmins assuré par le *Northlander* six fois par semaine avec la correspondance par autocar Porquis Jct.-Kapuskasing, fonctionne quotidiennement.

tively, the *Northlander* could run between Toronto and Kapuskasing, with bus connection between Porquis Jct. and Timmins.

The *Northland* and Toronto-North Bay weekend services could be discontinued, provided alternative daily, daytime *Northlander* service were assured. The cost saving would be very significant.

J. Ottawa-Hull- Montreal:

Refer to QUEBEC section.

5. WEST

A. Winnipeg-Edmonton-Vancouver:

The daily, full-service transcontinental *Super Continental* is to be discontinued between Winnipeg, Melville, Saskatoon, Edmonton, Jasper and Vancouver.

The similarly-equipped *Canadian* is to be retained, between Winnipeg, Brandon, Regina, Calgary, Banff and Vancouver. It would be expected to handle all through traffic including Christmas and summer peak season traffic. This would be impossible, given existing demand on these two trains, and would not allow for any future growth.

Replacing the *Super Continental* would be three daytime services: Winnipeg-Saskatoon, via Regina; Saskatoon-Edmonton; and Edmonton-Jasper, by an extension of the Jasper-Prince Rupert *Skeena* service. There would be no passenger service between Jasper and Vancouver.

The Winnipeg-Saskatoon intercity service is to operate via Regina, thereby leaving the CN line between Portage la Prairie, Melville and Saskatoon without passenger service. It would leave Winnipeg at approximately 10.00 and arrive at Saskatoon at 21.00, compared to the *Super Continental's* timings of 12.15 and 22.25. In the reverse direction, the new train would leave Saskatoon at approximately 08.30 and arrive at Winnipeg at 20.15, compared to the *Super Continental's* timings of 06.35 and 18.20. This new train is to be routed over the Saskatoon-Regina segment, despite the CTC's experimental finding that there was no market there unless infrastructure improvements were made and downtown access to Saskatoon achieved.

From Winnipeg to Regina, the new train would leave at approximately 10.00 and arrive at 17.30, preceding the *Canadian* by only 3.5 hours. The same situation would occur eastbound: the *Canadian* leaves Regina at 08.20; the new train is to leave just over 3 hours later. It is difficult to understand the rationale behind the proposed new service, either from an operational or marketing point of view.

The Saskatoon-Edmonton intercity service would leave Saskatoon at approximately 09.00 and arrive at Edmonton at 15.00; eastbound, it would leave at 13.15 and arrive at 21.00. These timings appear to be connected to the proposed tri-weekly Edmonton-Prince Rupert service and not designed to provide the most convenient Saskatoon-Edmonton intercity service. There would be, of course, no connections onward to or from Winnipeg.

avec des voitures supplémentaires en cas de besoin. Le *Northlander* pourrait également faire le trajet Toronto-Kapuskasing avec une correspondance avec des autocars entre Porquis Jct. et Timmins.

Les services de fin de semaine du *Northlander* et entre Toronto et North Bay pourraient être abandonnés, à condition d'être remplacés par un service de jour quotidien du *Northlander*. L'économie serait très importante.

5. Ottawa-Hull- Montréal:

Se reporter à la section de la RÉGION DU QUÉBEC.

5. RÉGION DE L'OUEST

A. Winnipeg-Edmonton-Vancouver:

Le service complet quotidien du *Super-Continental* transcontinental doit être supprimé entre Winnipeg, Melville, Saskatoon, Edmonton, Jasper et Vancouver.

Le *Canadien*, qui offre les mêmes services doit être maintenu entre Winnipeg, Brandon, Regina, Calgary, Banff et Vancouver. On attend de lui qu'il prenne en charge la totalité du trafic y compris celui des périodes de pointe à Noël et en été. Ce serait là impossible, compte tenu de la demande actuelle à laquelle sont soumis ces deux trains, et interdirait toute expansion future.

Le *Super-Continental* serait remplacé par trois services de jour: Winnipeg-Saskatoon, via Regina; Saskatoon-Edmonton; et Edmonton-Jasper, grâce au prolongement du service *Skeena* Jasper-Prince-Rupert. Il n'y aurait pas de service voyageurs entre Jasper et Vancouver.

Le service interville Winnipeg-Saskatoon doit passer par Regina, ce qui laisse la ligne du CN entre Portage-la-Prairie, Melville et Saskatoon sans service voyageurs. Ce train quitterait Winnipeg vers 10 h 00 et arriverait à Saskatoon à 21 h 00, alors que le *Super-Continental* part à midi 15 et arrive à 22 h 25. Au retour, le nouveau train quitterait Saskatoon vers 8 h 30 et arriverait à Winnipeg à 20 h 15, au lieu de 06 h 35 et 18 h 20 respectivement, pour le *Super-Continental*. Ce nouveau train doit emprunter la section Saskatoon-Regina, en dépit des constatations faites sur le plan expérimental par la CCT qui a conclu que le marché était inexistant à moins que l'infrastructure ne soit améliorée et qu'un accès au centre-ville de Saskatoon ne soit ménagé.

Pour aller de Winnipeg à Regina, le nouveau train partirait vers 10 h 00 et arriverait à 17 h 30, précédant le *Canadien* de 3,5 heures seulement. La même situation se produirait en allant vers l'est: le *Canadien* quitte Regina à 8 h 20; le nouveau train doit le suivre à peine plus de trois heures plus tard. Il est difficile de comprendre les raisons qui justifient la création de ce nouveau service, que ce soit sur le plan de l'exploitation ou du marketing.

Le service interville Saskatoon-Edmonton quitterait Saskatoon vers 09 h 00 et arriverait à Edmonton à 15 h 00; au retour, il partirait à 13 h 15 et arriverait à 21 h 00. Ces horaires semblent être liés au projet de création d'un service tri-hebdomadaire Edmonton-Prince-Rupert, et non pas être destinés à assurer le service interville Saskatoon-Edmonton le plus commode. Il n'y aurait naturellement aucune correspondance avec Winnipeg.

The tri-weekly, full-service Edmonton-Jasper regional service would be an extension of the existing Jasper-Prince Rupert *Skeena*. In addition to the lower frequency between Edmonton and Jasper, there would be no service onward between Jasper and Vancouver.

Even those communities on the CN line retaining some type of service would be hard hit. Saskatoon passengers still would have connections at Winnipeg with the *Canadian* to and from eastern points, but would have to make their own way between Saskatoon and Regina to catch the *Canadian* to and from Vancouver. Edmonton passengers would be able to use existing inter city trains to and from Calgary to connect with the *Canadian* to and from eastern points, but would have no such connection available with the *Canadian* to and from Vancouver. Jasper would be particularly hard hit, with only tri-weekly service to and from Edmonton, with passengers to and from Winnipeg and the East having to change trains at Edmonton and Calgary. There would be no service to and from Vancouver.

The *Super Continental* between Winnipeg and Vancouver should be retained. The proposed replacement services are badly planned and, in any case, ignore the fact that there has been little intercity traffic on this train. The *Super Continental* always has depended upon through traffic. The only high potential intercity rail market in the West is Edmonton-Calgary, as VIA knows from its own marketing studies. The combination of the inevitable collapse of existing revenue, the cost of the proposed replacement services, and the need to maintain through service to Saskatoon, Edmonton and Jasper make it unreasonable to discontinue this service.

Above all, the *Super Continental* and the *Canadian* must be re-equipped with efficiently-designed, long-distance bi-level equipment, which VIA knows from its own studies would save in the neighbourhood of one-third of existing costs and attract higher revenues.

B. Prince Albert-Regina:

This daily, intercity RDC service is to be discontinued, although the Saskatoon-Regina segment would be covered by the proposed Saskatoon-Regina-Winnipeg service.

The alternative bus service on this route and the results of the CTC's experimental service prove that this service could be discontinued on both route segments without ill-effect.

C. Edmonton-Drumheller:

This daily, regional RDC service is to be discontinued.

Travel patterns and alternative bus service make this feasible, although some passengers at several small communities would be left without public transportation.

Le train qui assurerait un service complet régional entre Edmonton et Jasper constituerait un prolongement du *Skeena* qui roule actuellement entre Jasper et Prince-Rupert. Outre la plus faible fréquence du service entre Edmonton et Jasper il n'y aurait pas de service entre Jasper et Vancouver.

Même les localités qui se trouvent sur la ligne du CN et qui continueront à bénéficier d'un service sous une forme ou sous une autre, souffriraient beaucoup de ces changements. Les voyageurs de Saskatoon continueraient à avoir la correspondance à Winnipeg avec le *Canadien* pour se rendre et revenir de points situés plus à l'est, mais ils seraient obligés d'utiliser leurs propres moyens pour circuler entre Saskatoon et Regina afin de prendre le *Canadien* pour se rendre et revenir de Vancouver. Les voyageurs d'Edmonton seraient capables d'utiliser les trains intervalles existants pour aller à Calgary et en revenir et pour avoir la correspondance avec le *Canadien* pour se rendre à destination plus à l'est et à revenir, mais n'auraient plus aucune correspondance avec le *Canadien* à l'aller ou au retour de Vancouver. Jasper serait particulièrement victime de cette situation: cette ville n'aurait qu'un service tri-hebdomadaire avec Edmonton, et les voyageurs se rendant à Winnipeg et dans l'est ou en venant seraient obligés de changer de train à Edmonton et à Calgary. Il n'y aurait pas de service pour se rendre à Vancouver et en revenir.

Le *Super-Continental* entre Winnipeg et Vancouver devrait être maintenu. Le projet de services de remplacement est mal planifié et, de toute façon, ne tient aucun compte du fait qu'il y a très peu de voyageurs intervalles sur ce train. Le *Super-Continental* a toujours été tributaire du trafic sur de longues distances. Le seul marché ferroviaire intervalle qui ait beaucoup de potentiel dans l'Ouest est celui du trajet Edmonton-Calgary, comme le sait bien VIA grâce à ses propres études de marché. La combinaison de l'effondrement inévitable des recettes actuelles, le coût des services de remplacement envisagés, et la nécessité de continuer à assurer un service jusqu'à Saskatoon, Edmonton et Jasper, font qu'il serait déraisonnable d'abandonner ce service.

Le *Super-Continental* et le *Canadien* doivent avant tout être rééquipés avec du matériel roulant à deux niveaux bien conçu et destiné aux longs parcours, qui, comme VIA le sait grâce à ses propres études, permettraient d'économiser environ un tiers des coûts de revient existants et de faire des recettes plus élevées.

B. Prince Albert-Regina:

Ce service RDC intervalle quotidien doit être abandonné, bien que la section Saskatoon-Regina serait couverte par le projet de service Saskatoon-Regina-Winnipeg.

Le service d'autocars qui existe également sur ce parcours et les résultats du service expérimental de la CCT montrent que ce service pourrait être supprimé sur les deux sections du parcours sans dommage.

C. Edmonton-Drumheller:

Ce service RDC régional quotidien doit être abandonné.

Les caractéristiques du trafic voyageurs et la solution de rechange offerte par le service d'autocar rendent cette solution réalisable, bien que certains voyageurs vivant dans plusieurs petites localités se trouveraient privés de tout transport public.

D. Jasper-Prince Rupert:

The tri-weekly, full-service Skeena regional service is to be retained and extended to and from Edmonton in an attempt to compensate for the discontinuance of the Super Continental. The traditional increase in frequency to daily in the summer is to be eliminated.

The year-round provision of tri-weekly service between Jasper and Prince Rupert would be acceptable and in line with similar routes elsewhere, although some passengers would be inconvenienced.

E. Winnipeg-Capreol; Winnipeg-Armstrong:

Refer to ONTARIO section.

D. Jasper-Prince Rupert:

Le service complet régional tri-hebdomadaire offert par le Skeena doit être conservé et prolongé jusqu'à Edmonton pour essayer de compenser la suppression des services du Super-Continental. L'augmentation traditionnelle de la fréquence du service qui devient quotidien en été doit être éliminée.

Le service tri-hebdomadaire assuré pendant toute l'année entre Jasper et Prince Rupert serait acceptable et correspondrait à des services similaires ailleurs, bien que cela présenterait des inconvénients pour certains voyageurs.

E. Winnipeg-Capreol; Winnipeg-Armstrong:

Se reporter à la section sur la RÉGION DE L'ONTARIO.

ROUTE	EXISTING	GOVERNMENT PROPOSAL	ALTERNATIVE PROPOSAL	SAVING OVER GOV'T PROPOSAL (\$m)
<i>ATLANTIC:</i>				
A. Halifax-Montreal	Daily full-service <i>Atlantic</i> and <i>Ocean</i>	Discontinue <i>Atlantic</i>	Retain <i>Atlantic</i> ; discontinue <i>Ocean</i> east of Moncton and replace by daytime LRC	19.8
B. Halifax-Saint John	Daily RDC service	Extend to/from Fredericton and reschedule	Retain as is	.7
C. Edmundston-Moncton	Daily RDC service	Discontinue	Retain on tri-weekly basis	(1.0)
D. Sydney-Halifax	Daily RDC services, Sydney-Halifax and Sydney-Truro	Retain as is	Retain as is; reschedule No. 605	—
E. Yarmouth-Halifax	Daily RDC service	Retain as is	Retain as is	—
F. Campbellton-Moncton	Daily RDC service	Retain as is	Retain as is	—
			Sub-Total	19.5
<i>QUEBEC</i>				
A. Montreal-Megantic	Daily full-service <i>Atlantic</i>	Discontinue	Retain as is	—
B. Montreal-Mont-Joli	Daily Saint-Laurent	Retain as is	Replace by dedicated bus connection, Mont-Joli-Sainte-Foy	3.9
C. Matapedia-Gaspé	Daily RDC service	Retain as is	Replace by dedicated bus connection	1.5
D. Montreal-Chicoutimi	Daily service	Tri-weekly	Discontinue	4.1
E. Sainte-Foy-Chambord	Once-weekly (twice-weekly in summer) service	Discontinue	Retain as is	(0.5)
F. Montreal/Sainte-Foy Cochrane	6/week (Daily in summer) service	Retain Montreal-Cochrane service on tri-weekly basis	Retain Montreal-Cochrane service on tri-weekly basis	—
G. Sherbrooke-Montreal	Daily RDC service	Discontinue by September, 1982	Discontinue by September, 1982	—
H. Montreal-Labelle-Mont-Laurier	Once-per-weekend RDC Montreal-Mont-Laurier, twice-per-weekend seasonal RDC Montreal-Labelle services	Discontinue	Discontinue Montreal-Mont-Laurier; find alternative funding for Montreal-Labelle or discontinue by September, 1982	—
I. Ottawa-Hull-Montreal	Daily RDC service	Discontinue	Discontinue	(0.6)
J. Montreal-Trois-Rivières-Quebec	Two Daily, one 6/week RDC services	Retain as is	Discontinue one Daily service	0.7
K. Montreal-Vancouver (refer to ONTARIO section)	—	—	—	—
			Total	9.1

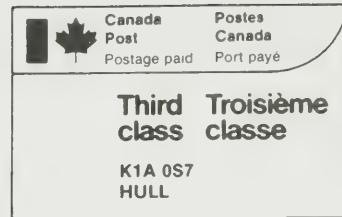
ROUTE	EXISTING	GOVERNMENT PROPOSAL	ALTERNATIVE PROPOSAL	SAVING OVER GOV'T PROPOSAL (\$m)
ONTARIO				
A. Montreal-Ottawa-Sudbury	Daily full-service <i>Canadian</i>	Route <i>Canadian</i> Montreal-Toronto-Vancouver; extra Ottawa-Toronto cars in regular trains; tri-weekly Ottawa-Sudbury train	Retain as is	(3.7)
B. Sudbury-White River	Tri-weekly (6/week in summer) RDC service	Tri-weekly, summer-only	Tri-weekly, winter-only	—
C. Capreol-Winnipeg	6/week (Daily in summer) service	Tri-weekly	Tri-weekly	—
D. Capreol-Hornepayne	Tri-weekly, summer-only	Discontinue	Discontinue	—
E. Armstrong-Winnipeg	Twice-weekly	Discontinue	Discontinue	—
F. Barrie-Toronto	5/week service	Discontinue by September 1982	Discontinue by September 1982	—
G. Stouffville-Toronto	5/week RDC service	Discontinue by September 1982	Discontinue by September 1982	—
H. Havelock-Toronto	Daily RDC service	Discontinue by September 1982	Discontinue by September 1982	—
I. Toronto-North Bay-Kapuskasing	Daily full-service <i>Northland</i> ; twice-daily weekend Toronto-North Bay service	Retain as is	Discontinue both; replace by daily <i>Northlander</i> and bus connection	2.9
J. Ottawa-Hull-Montreal (refer QUEBEC section)	—	—	—	—
Sub-Total				(0.8)
WEST				
A. Winnipeg-Edmonton-Vancouver	Daily full-service <i>Super Continental</i>	Discontinue; replace by Daily Saskatoon-Edmonton RDC service	Retain as is	(29.7)
B. Prince Albert-Regina	Daily RDC service	Replace by Daily Saskatoon-Regina-Winnipeg service	Discontinue	3.1
C. Edmonton-Drumheller	Daily RDC service	Discontinue	Discontinue	—
D. Jasper-Prince Rupert	Tri-weekly (Daily in summer) full-service <i>Skeena</i>	Tri-weekly full-service train year-round, extended to/from Edmonton	Tri-weekly full-service train year-round, Jasper-Prince Rupert	1.2

ROUTE	EXISTING	GOVERNMENT PROPOSAL	ALTERNATIVE PROPOSAL	SAVING OVER GOV'T PROPOSAL
E. Winnipeg-Capreol; Winnipeg-Armstrong (refer to ONTARIO section)	—	---	---	(\$m)
				<u>Sub-Total</u> <u>(25.4)</u>
				<i>Grand-Total</i>
				Atlantic 19.5
				Quebec 9.1
				Ontario (0.8)
				West (25.4) <u> </u>
				\$2.4 <u> </u>

PARCOURS	EXISTANT	PROPOSITION DU GOUVERNEMENT	SOLUTION DE RECHANGE	ÉCONOMIES PAR RAPPORT À LA PROPOSITION DU GOUVERNEMENT
				(en millions de \$)
RÉGION DE L'ATLANTIQUE:				
A. Halifax-Montréal	Service complet quotidien de l' <i>Atlantique</i> et de l' <i>Océan</i>	Abandon du service de l' <i>Atlantique</i>	Maintien du service de l' <i>Atlantique</i> ; abandon du service de l' <i>Océan</i> à l'est de Moncton et remplacement par un LRC de jour	19.8
B. Halifax-Saint-Jean	Service d'autorail quotidien	Prolongement jusqu'à Fredericton et réorganisation de l'horaire	Statu quo	.7
C. Edmundston-Moncton	Service d'autorail quotidien	Abandon	Maintien d'un service tri-hebdomadaire	(1.0)
D. Sydney-Halifax	Services d'autorail quotidiens, Sydney-Halifax et Sydney Truro	Statu quo	Statu quo, modification de l'horaire du 605	—
E. Yarmouth-Halifax	Service d'autorail quotidien	Statu quo	Statu quo	—
F. Campbellton-Moncton	Service d'autorail quotidien	Statu quo	Statu quo	—
Sous-total				19.5
RÉGION DU QUÉBEC				
A. Montréal-Mégantic	Service complet quotidien de l' <i>Atlantique</i>	Abandon du service	Statu quo	—
B. Montréal-Mont-Joli	Service quotidien du <i>Saint-Laurent</i>	Statu quo	Remplacement par service d'autocar spécial Mont-Joli-Sainte-Foy, pour assurer la correspondance	3.9
C. Matapédia-Gaspé	Service RDC quotidien	Statu quo	Remplacer par correspondance par autocar spécial	1.5
D. Montréal-Chicoutimi	Service quotidien	Tri-hebdomadaire	Abandon	4.1
E. Sainte-Foy-Chambord	Service hebdomadaire bi-hebd. en été	Abandon	Statu quo	(0.5)
F. Montréal/Sainte-Foy-Cochrane	Service 6 jours par semaine (quotidien en été)	Maintenir un service tri-hebdomadaire Montréal-Cochrane	Maintenir un service tri-hebdomadaire Montréal-Cochrane	—
G. Sherbrooke-Montréal	Service RDC quotidien	Abandon en septembre 1982	Abandon en septembre 1982	—

ÉCONOMIES PAR RAPPORT À LA PROPOSITION DU GOUVERNEMENT					(en millions de \$)	
PARCOURS	EXISTANT	PROPOSITION DU GOUVERNEMENT	SOLUTION DE RECHANGE			
H. Montréal-Labelle-Mont-Laurier	Service RDC Montréal-Mont-Laurier une fois chaque fin de semaine, services RDC saisonniers Montréal-Labelle deux fois par fin de semaine	Abandon	Abandon du service Montréal-Mont-Laurier; obtention d'autres sources de financement pour le service Montréal-Labelle ou abandon en septembre 1982		—	
I. Ottawa-Hull-Montréal	Service RDC quotidien	Abandon	Abandon		(0.6)	
J. Montréal-Trois-Rivières-Québec	Deux services RDC quotidiens, un 6 fois par semaine	Statu quo	Abandon d'un service quotidien		0.7	
K. Montréal-Vancouver (se référer à la Région de l'Ontario)	—	—	—		—	
RÉGION DE L'ONTARIO					Total	9.1
A. Montréal-Ottawa-Sudbury	Service complet quotidien du <i>Canadien</i>	Le <i>Canadien</i> suivra le nouveau parcours Montréal-Toronto-Vancouver; voitures supplémentaires Ottawa-Toronto sur les trains réguliers; service tri-hebdomadaire Ottawa-Sudbury	Statu quo		(3.7)	
B. Sudbury-White River	Service RDC tri-hebdomadaire (6 fois par semaine en été)	Service tri-hebdomadaire, uniquement en été	Serv. tri-hebd. uniquement en hiver		—	
C. Capreol-Winnipeg	Service 6 fois par semaine (quotidien en été)	Service tri-hebdomadaire	Service tri-hebdo		—	
D. Capreol-Hornepayne	Service tri-hebdo uniquement en été	Abandon	Abandon		—	
E. Armstrong-Winnipeg	Service bi-hebdo	Abandon	Abandon		—	
F. Barrie-Toronto	Service 6 fois par semaine	Abandon en sept. 1982	Abandon en sept. 1982		—	
G. Stouffville-Toronto	Service RDC 5 fois par semaine	Abandon en sept. 1982	Abandon en sept. 1982		—	
H. Havelock-Toronto	Service RDC quotidien	Abandon en sept. 1982	Abandon en sept. 1982		—	
I. Toronto-North Bay-Kapuskasing	Service complet quotidien du <i>Northland</i> ; service Toronto-Northbay bi-quotidien en fin de semaine	Statu quo	Abandon des 2 services; remplacement par un service quotidien du <i>Northlander</i> et une correspondance par autocar		2.9	
					Sous-total	(0.8)

PARCOURS	EXISTANT	PROPOSITION DU GOUVERNEMENT	SOLUTION DE RECHANGE	ÉCONOMIES PAR RAPPORT À LA PROPOSITION DU GOUVERNEMENT	
				(en millions de \$)	
RÉGION DE L'OUEST					
A. Winnipeg-Edmonton-Vancouver	Service complet quotidien du <i>Super-Continental</i>	Abandon; remplacé par service RDC quotidien Saskatoon-Edmonton	Statu quo	(29.7)	
B. Prince Albert-Regina	Service RDC quotidien	Remplacé par service quotidien Saskatoon-Regina-Winnipeg	Abandon	3.1	
C. Edmonton-Drumheller	Service RDC quotidien	Abandon	Abandon	—	
D. Jasper-Prince Rupert	Service complet tri-hebdomadaire (quotidien en été) du <i>Skeena</i>	Service complet tri-hebdom. pendant toute l'année, avec prolongement jusqu'à Edmonton	Service complet tri-hebdom. pendant toute l'année Jasper-Prince Rupert	1.2	
E. Winnipeg-Capreol; Winnipeg-Armstrong (se reporter à la section de la Région de l'Ontario)	—	—	—	—	
Sous-total				(25.4)	
Total général					
Région de l'Atlantique				19.5	
Région du Québec				9.1	
Région de l'Ontario				(0.8)	
Région de l'Ouest				(25.4)	
				\$2.4	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. J. F. Roberts, Chairman and President;
Mr. J. Hanna, Vice President, Finance and Administration;

Mr. G. Fortin, Q.C., Vice President, Law, and Secretary of
the Company;

Mr. G. C. Campbell, Vice President, Marketing.

De VIA Rail Canada Inc.:

M. J. F. Roberts, président du Conseil et directeur général;
M. J. Hanna, vice-président des finances et de l'administra-
tion;

M. G. Fortin, c.r., vice-président du contentieux et secré-
taire général;

M. G. C. Campbell, vice-président du marketing.



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, December 10, 1981

Le jeudi 10 décembre 1981

Issue No. 20

Fascicule n° 20

Sixth Proceedings respecting:

The inquiry into the national
rail passenger service provided
to Canadians by VIA Rail Canada
Inc.

Sixième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service
ferroviaire national de
transport de voyageurs assuré
par VIA Rail Canada Inc.



WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léo Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léo Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 10, 1981
(35)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bell, Bonnell, Cottreau, Denis, Doody, Langlois, Leblanc, Petten, Riley and Smith. (10)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Phillips.

In attendance: Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

Witnesses:

Mr. G. C. Eglington, Counsel, Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments

From the Canadian Transport Commission:

—Railway Transport Committee

Mr. J. T. Gray, Chairman;

Mr. John Heads, Executive Director;

Mr. D. I. Murray, Chief, Special Costing Studies;

Mr. W. S. Nasi, Assistant Director, Rail Services Analysis Branch;

Mr. K. W. Thompson, Senior Counsel

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced Mr. Eglington who answered questions.

The witnesses from the Canadian Transport Commission were then called and Mr. Gray, together with his associates, answered questions.

At 11:20 o'clock a.m., the Honourable Senator Langlois, Deputy Chairman, took the Chair.

At 12:15 o'clock p.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 DÉCEMBRE 1981
(35)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bell, Bonnell, Cottreau, Denis, Doody, Langlois, Leblanc, Petten, Riley et Smith. (10)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Phillips.

Aussi présent: M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

Témoins:

M. G. C. Eglington, conseiller, Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires.

De la Commission canadienne des transports:

—Comité des transports par chemin de fer

M. J. T. Gray, président;

M. John Heads, directeur exécutif;

M. D. I. Murray, chef, études spéciales sur l'établissement du prix de revient;

M. W. S. Nasi, directeur adjoint, analyse des services ferroviaires;

M. K. W. Thompson, conseiller principal.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 octobre 1981, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente M. Eglington qui répond aux questions.

Les témoins de la Commission canadienne des transports prennent ensuite la relève et, M. Gray, aidé de ses collègues, répond aux questions.

A 11 h 20, l'honorable sénateur Langlois, vice-président, assume la présidence.

A 12 h 15, les témoins se retirent et le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.

A 12 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, December 10, 1981

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: This morning we have a number of witnesses scheduled to appear before the committee. The first witness is Mr. G. C. Eglington, Counsel, Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments. Some members of the committee requested Mr. Eglington to be present this morning. He is prepared to deal with questions which may be asked of him.

Mr. Eglington, I believe that as counsel to the Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments, you had occasion to deal with questions asked of you by members of that committee concerning the order that took effect on November 15, 1981, reducing VIA Rail passenger services.

Mr. G. C. Eglington, Counsel, Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments: That is correct, Mr. Chairman.

The Chairman: The members of that committee apparently had some objections to the order for a number of reasons. Would you mind explaining the situation?

Mr. Eglington: Mr. Chairman, I will attempt to do that briefly. As I understand it, you have had some notes distributed already.

The committee did not deal with the question of the validity of the order. At that time the matter was before the courts, and indeed still is. As I understand it, appeals are being taken against the dismissals of the actions that were taken against the government.

The committee concerned itself with several other criteria for scrutiny of statutory instruments, these criteria being approved by both Houses of Parliament. The committee exercises its functions in reviewing statutory instruments pursuant to section 26 of the Statutory Instruments Act.

The committee concluded that the particular order-in-council had not complied with the provisions of the Statutory Instruments Act relating to transmittal, recording and numbering. That was the first ground of objection to it. That was a matter which arose during the committee's consideration of the order, and the government rectified its legal position, or at least it thought it rectified its legal position, by registering the order out of time. That raised another legal question, that is whether it is possible to register a regulation out of time under the Statutory Instruments Act and still give effect and force to that regulation. That, too, I understand, is a matter currently before the courts.

The committee concluded also that the particular order-in-council made an unusual or unexpected use of the powers conferred by section 64 of the National Transportation Act, in that that section was properly confined to a supervisory juris-

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 10 décembre 1981

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à dix heures pour enquêter sur le service-voyageur assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Ce matin, le Comité a prévu entendre un certain nombre de témoins dont le premier est M. G. C. Eglington, conseiller du Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires. Certains membres du Comité ont demandé que M. Eglington vienne témoigner ce matin. Il est prêt à répondre aux questions.

Monsieur Eglington, je suppose qu'à titre de conseiller du Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires, vous avez eu l'occasion de répondre aux questions des membres de ce comité concernant l'ordonnance entrée en vigueur le 15 novembre 1981 portant réduction du service-voyageur de VIA Rail.

M. G. C. Eglington, conseiller, Comité mixte des Règlements et autres textes réglementaires: C'est exact, monsieur le président.

Le président: Apparemment, les membres de ce Comité ont soulevé un certain nombre d'objections à l'ordonnance. Auriez-vous l'obligeance de nous en expliquer les motifs?

M. Eglington: Monsieur le président, je vais essayer de vous répondre brièvement. Je crois savoir que des notes d'information ont déjà été distribuées.

Le Comité n'a pas abordé la question de la validité de l'ordonnance. A ce moment-là, l'affaire était devant les tribunaux et en fait, elle l'est toujours. Je crois savoir que des appels sont interjetés contre le rejet de plaintes déposées à l'endroit du gouvernement.

Le Comité s'est plutôt préoccupé d'autres critères d'examen des textes réglementaires, critères approuvés par les deux chambres du Parlement. Le Comité exerce ses fonctions qui consistent à revoir les textes réglementaires conformément à l'article 26 de la Loi sur les textes réglementaires.

Il en est venu à la conclusion que ladite ordonnance ne respectait pas les dispositions de la Loi sur les textes réglementaires concernant la transmission, l'enregistrement et la numérotation. Voilà pour le premier motif d'objection. La question a été soulevée lors des délibérations du Comité sur l'ordonnance et le gouvernement a rectifié sa position juridique, ou à tout le moins a-t-il cru le faire, en n'inscrivant aucune date sur l'enregistrement de l'ordonnance. Ce qui a soulevé une autre question juridique, à savoir s'il est possible d'agir ainsi aux termes de la Loi sur les textes réglementaires tout en donnant force de loi à ce règlement. A mon avis, c'est là aussi une autre question qui est actuellement devant les tribunaux.

Le Comité a en outre conclu que l'ordonnance accordait des pouvoirs inhabituels ou inattendus conférés par l'article 64 de la Loi nationale sur les transports, en ce sens que cet article conférait plus particulièrement un droit de regard au gouver-

[Text]

diction of the Governor-in-Council. In this instance, the Governor-in-Council had used section 64 to implement a policy of its own which it had developed for railway passenger services. This did not amount in any real sense to supervising the Canadian Transport Commission; it amounted to the enforcement of a fresh government policy and initiative, which did not appear to be consistent with section 60 of the Railway Act.

The committee also concluded that the order infringed the rules of natural justice. I should explain that the Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments, in considering regulations and other statutory instruments, is not looking to see whether the legal requirements of the rules of natural justice are observed. That is a matter for the courts and, indeed, if it appeared to the committee that a legal requirement to observe the rules of natural justice had been ignored, that would be something which would fall under the committee's first criterion, the scrutiny, which is whether or not the order is *intra vires* or *ultra vires*.

What the committee is looking for, when it deals with rules of national justice, is really rules of natural fairness as to whether those affected by a regulation or instrument have had the opportunity to make representations and to be heard; and in this instance the committee concluded that those who were affected by the order—that is, those whose passenger services were eliminated or reduced, and those who were employed on the railway—had not had an opportunity to be heard and there would be no opportunity for representations to be made by them; and equally, the persons affected had had no opportunity to answer the particular case which the government was using to justify the cuts.

The committee finally concluded that the order was of such a kind that it was not a fit subject for a piece of delegated legislation, and that it related to something that should have been dealt with directly by Parliament. The committee took the opportunity to reinforce its earlier observations on VIA Rail Canada, that the company should have its own statute, and that statute should deal explicitly with the services that VIA Rail is supposed to operate, and the manner in which those services can be changed, reduced or expanded. Mr. Chairman, in a nutshell, that explains the conclusions to which the committee came.

The Chairman: Thank you, Mr. Eglington. Are there any questions that members of the committee wish to ask.

Senator Bonnell: Mr. Eglington, reason number two of your briefing notes says:

that it makes unusual or unexpected use of the powers conferred by the enabling statute;—

Since I have become involved in politics, I have found that most governments, in all provinces and in all countries, seem to do "unusual or unexpected" things. What is wrong with that?

Mr. Eglington: That particular criterion for scrutiny is one that is found throughout the Commonwealth, and is used by scrutiny or review committee to deal with orders or regulations or instruments which appear, in the judgment of the committee, to go beyond what was contemplated, or could have been contemplated, by Parliament at the time the statute was passed; and, in coming to that conclusion, the committee looks

[Traduction]

neur en conseil. Dans le cas présent le gouverneur en conseil a eu recours à l'article 64 pour appliquer une de ses politiques relatives au service-voyageur. En réalité, cela n'équivalait pas à exercer un droit de regard sur la Commission canadienne des transports; il s'agissait plutôt d'appliquer une politique et une mesure gouvernementales récemment adoptées qui ne semblaient pas conformes à l'article 60 de la Loi sur les chemins de fer.

En outre, le Comité en est venu à la conclusion que l'ordonnance enfreignait les règles de justice naturelle. Je dois vous signaler ici que le Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires, dans son travail, ne voit pas à ce que les règles de justice naturelle soient observées. Cette responsabilité incombe aux tribunaux et en fait, si le Comité estime que les règles de justice naturelle n'ont pas été observées, c'est là matière qui tombe sous la coupe du premier critère du Comité, l'examen, qui est de savoir si oui ou non l'ordonnance est *intra* ou *ultra vires*.

Lorsque le Comité aborde ces règles de justice nationale, ce qu'il cherche à voir en réalité, c'est si cette équité naturelle existe pour savoir si les personnes touchées par l'adoption d'un règlement ou d'un texte réglementaire ont eu l'occasion de faire connaître leur opinion; et dans le cas présent, le Comité en est venu à la conclusion que lesdites personnes, c'est-à-dire celles qui voyaient leurs services voyageurs éliminés ou diminués, ou celles qui travaillaient pour les sociétés ferroviaires, n'ont pas eu l'occasion de se faire entendre et ne l'auront pas non plus; également, les personnes touchées n'ont pas eu l'occasion de réfuter l'argument précis que le gouvernement a utilisé pour justifier les coupures.

Enfin, le Comité en est venu à la conclusion que le libellé de l'ordonnance était tel qu'elle ne pouvait devenir législation déléguée et qu'elle portait sur une question qui aurait dû être tranchée directement par le Parlement. Le Comité en a profité pour reformuler des observations faites précédemment sur VIA Rail Canada, notamment que la société devrait avoir sa propre loi constitutive qui devrait porter explicitement sur les services que VIA Rail est supposée offrir et sur la façon de modifier ces services, de les réduire ou de les accroître. Monsieur le président, voilà en bref ce qui explique les conclusions auxquelles en est arrivé le Comité.

Le président: Merci, monsieur Eglington. Y a-t-il des questions que les membres du Comité désirent poser?

Le sénateur Bonnell: Monsieur Eglington, à la raison numéro 2 de votre mémoire, vous dites:

Que le décret utilise de manière inhabituelle ou inattendue les pouvoirs que lui confère la loi habilitante...

Depuis que je suis en politique, j'ai constaté que la plupart des gouvernements, dans toutes les provinces et dans tous les pays, semblent adopter des mesures «inhabituelles ou inattendues». Qu'y a-t-il de mal à cela?

M. Eglington: Ce critère précis d'examen, on le retrouve dans tous les pays du Commonwealth, il est utilisé par les comités d'examen ou de révision concernant des ordonnances, des règlements ou des textes réglementaires qui semblent, d'après le jugement du Comité, outrepasser les pouvoirs prévus, ou qui auraient pu être prévus, par le Parlement au moment où la Loi est adoptée; et, en venant à cette conclusion,

[Text]

at the previous history of the use of the power, and also to the consequences.

If I might give another example, some years ago the committee was involved in a long-running controversy with the Post Office Department because the government persisted in putting up postal rates for first-class letters and newspapers by order in council. The committee was of the view that that was an illegal manner of proceeding; but beyond that, the committee was of the view that since this was something that had always been dealt with by Parliament in Canada, it was an unusual and unexpected use of section 13 of the Financial Administration Act to proceed, after a century, to put up the rates by executive decree rather than by legislation.

Each one of these criteria involved the committee in making a judgment, and obviously, since it is a judgment, it is a conclusion which can be criticized by people who feel that the order is unusual or unexpected; and if the committee concludes that there has been no infringement of the criteria, there will be others who will say that it was an unusual and unexpected use of power.

Senator Bonnell: Your reason number three says:

That it appears to infringe the rules of natural justice;

It only "appears." Are you scared to say it does?

Mr. Eglington: No, senator. The reason that word is used is because the criteria for scrutiny, which have been approved by houses, uses that formulary. It is perhaps an unfortunate formulary, but that is the formulary that has been approved by the two houses. I believe it is obvious, from reading the committee's report, that the committee concluded that the order did infringe the rules of natural justice.

Senator Bonnell: Apparently they were scared to say so, because the word "appears" is used.

Mr. Eglington: Parliament has used those words in giving the criteria to the committee, and the committee, I believe, concluded that it did infringe them.

Senator Leblanc: Mr. Eglington, could you tell us how many times it has happened recently that the government rescinded a decision by the Canadian Transport Commission? Is that the only time, or has it happened before?

Mr. Eglington: Yes, senator. In the appendix to the committee's report the committee set out all the instances it could find in which section 64 or its predecessor had been used. A witness from the Canadian Transport Commission, Mr. Keith Thompson—Mr. Thompson, for me, is only a disembodied voice on the telephone and I am not sure whether he is here at present—but he was kind enough to provide the committee with recent examples, and the committee was able to dredge up some older ones of its own. The first use that the committee found was in the early part of this century. They were relatively infrequent. In those days the Governor in Council used to sit as a court, and counsel used to appear to argue the matter.

[Traduction]

le Comité examine l'utilisation qu'on a faite antérieurement du pouvoir de même que ses conséquences.

Si vous me permettez de donner un autre exemple, il y a quelques années le Comité a été engagé dans une longue controverse avec le ministère des Postes parce que le gouvernement persistait à augmenter les tarifs postaux de lettres et de journaux de première classe par voie de décret. Le Comité estimait que c'était là une façon illégale de procéder; mais en plus, le Comité croyait que puisque les tarifs postaux avaient toujours été augmentés par le Parlement du Canada, on faisait un usage inhabituel et inattendu de l'article 13 de la Loi sur l'administration financière pour augmenter, après un siècle, les tarifs par décret plutôt que par voie législative.

Chacun de ces critères a obligé le Comité à prononcer un jugement, et de toute évidence puisqu'il s'agit d'un jugement, c'est en sorte une conclusion qui peut être critiquée par les personnes qui estiment que l'ordonnance est inhabituelle ou inattendue; et si le Comité conclut que le critère a été respecté, d'autres vont continuer de prétendre que c'est un usage inhabituel ou inattendu de pouvoir.

Le sénateur Bonnell: A la raison numéro 3, vous dites:

Qu'il *le décret* semble enfreindre les règles de justice naturelle;

Il «semble» seulement. Avez-vous peur de dire que c'est effectivement ce qui se produit?

M. Eglington: Non, sénateur. La raison pour laquelle on a utilisé ce terme, c'est parce que dans les critères d'examen qui sont approuvés par les deux Chambres, on utilise cette formule. La formule est peut-être malheureuse, mais elle est approuvée par les deux Chambres. A mon avis, il est évident, à la lecture du rapport du Comité, qu'il en est venu à la conclusion que le décret enfreignait les règles de justice naturelle.

Le sénateur Bonnell: Il semble qu'on ait eu peur de le dire, parce qu'on a utilisé le terme «semble».

M. Eglington: Le Parlement a utilisé ces termes en fournissant les critères au Comité, et ce dernier, je crois, en a conclu qu'on avait enfreint les règles de justice naturelle.

Le sénateur Leblanc: Monsieur Eglington, pouvez-vous nous dire combien de fois dernièrement le gouvernement a rescindé une décision de la Commission canadienne des transports? Est-ce la seule fois ou si la chose s'est déjà produite?

M. Eglington: Oui, sénateur, la chose s'est déjà produite. En annexe à son rapport, le Comité a donné tous les cas qu'il a pu trouver où l'article 64 ou son prédécesseur a été invoqué. Un témoin de la Commission canadienne des transports, M. Keith Thompson, pour moi M. Thompson n'est qu'une voix au téléphone, je ne sais pas s'il est ici aujourd'hui, mais il a eu la gentillesse de donner des exemples récents au Comité qui lui-même a réussi à en dénicher de moins récents. La première fois que le Comité a découvert que cet article avait été utilisé, c'est au début du siècle. Très peu souvent, faut-il le dire. A cette époque, le gouverneur en conseil faisait office de tribunal et le conseiller comparaisait habituellement pour débattre la question.

[Text]

There were variations of Transport Commission orders, once in 1959, twice in 1973, twice in 1976, twice in 1977, once in 1978 and once in 1980. The examination of them seemed to show that only in the present instance and two earlier ones had the Governor in Council acted on his own initiative instead of on appeal or, as it is put in the act, on petition, and that only the cases of 1980, which concerned the air carrier regulations, and the present ones, involved the government in actually overruling a decision of the transport Commission in order to establish a new policy.

Senator Leblanc: So with the order in council, with which we are dealing this morning, it is not a precedent that has been created by the Minister of Transport or cabinet; it has been in effect before—we have used it before?

Mr. Eglington: Such orders in council had been used before to alter in particular respects specific orders of the Transport Commission. The committee concluded that only in the case of the air carrier regulations in 1980, and in this case, had that power been used to establish a new government policy. That was one of the main reasons why the committee concluded that its use in this case was an unusual and unexpected use of power; that no longer was the Governor in Council supervising the decisions of the Transport Commission, that it was using section 64 as the mechanism of imposing its own policy in an area in which the statute had committed the matter to the Transport Commission.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Riley: Mr. Eglington, you stated that in your opinion it was not the intention of the legislature to grant this amount of power to the cabinet.

Mr. Eglington: I shall try to answer that on two levels. If a court is looking at the matter, then the intent of the legislature is spelled out in the words of the statute, and that is a matter of the *vires* of the order; and the committee avoided that issue. My own personal opinion—which I believe is well known, and which I am prepared to discuss if honourable senators wish to ask questions on it—is that the order is invalid; but the validity of it is a separate issue from whether it is an unusual or unexpected use of power; and, in using that criterion, the committee is not constituting itself a court in order to determine whether the words of the section actually bespeak the power that is being used. It is looking at what, if you like, is in the minds of reasonable parliamentarians at the time the power was created, and the circumstances that surrounded the creation of that power. In the case of section 64 it goes back to the creation of an independent Board of Transport Commissioners, and the desire to maintain some sort of supervisory control over what those commissioners did.

Senator Riley: In other instances where section 64(1) of the National Transportation Act was invoked, none of them went back over such a long period of time as this one did.

[Traduction]

Il y a eu des variantes des décrets de la Commission canadienne des transports, une fois en 1959, deux fois en 1973, 1976 et 1977, une fois en 1978 et en 1980. Après examen de ces décrets, il semble que seulement dans le cas présent et à deux reprises antérieurement, le gouverneur en conseil ait agi de son propre chef au lieu de procéder par appel ou, comme le prévoit la loi, sur requête, et que seuls les cas de 1980 concernant les règlements sur les transporteurs aériens et les ordonnances actuelles ont amené le gouvernement à outrepasser une décision de la Commission canadienne des transports dans le but d'établir une nouvelle politique.

Le sénateur Leblanc: C'est donc dire qu'avec le décret que nous étudions ce matin, il ne s'agit pas d'un précédent qui a été créé par le ministre des Transports ou le Cabinet. La chose s'est déjà produite auparavant, on y a déjà eu recours?

M. Eglington: Certains décrets ont été utilisés auparavant pour modifier certains aspects de décrets précis de la Commission canadienne des transports. Le Comité en est venu à la conclusion que seulement dans le cas du règlement sur les transporteurs aériens en 1980 et dans le cas présent, on a eu recours à ce pouvoir pour établir une nouvelle politique gouvernementale. Ce fut là l'une des principales raisons pour lesquelles le Comité en a conclu que le recours à ce décret dans le cas présent était une utilisation inhabituelle et inattendue de pouvoirs; que le gouverneur en conseil ne surveillait plus les décisions de la Commission canadienne des transports, que l'on recourait à l'article 64 pour imposer sa propre politique dans un domaine où la loi renvoie la question à la Commission canadienne des transports.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: Monsieur Eglington, vous dites qu'à votre avis le Parlement n'avait pas l'intention d'accorder ce pouvoir au Cabinet.

M. Eglington: Je vais essayer de répondre à la question sur deux plans. Si un tribunal examine la question, le Parlement se propose alors de préciser les termes de la loi et c'est là un élément de l'aspect *vires* de l'ordonnance; et le Comité a évité de toucher cet aspect. À mon avis, que j'estime être bien connu et que je suis prêt à discuter si les honorables sénateurs désirent poser d'autres questions, c'est que le décret n'est pas valide; mais sa validité constitue une question distincte quant à savoir s'il y a utilisation inhabituelle ou inattendue de pouvoirs, et en ayant recours à ce critère, le Comité ne se constitue pas en tribunal capable de déterminer si les termes de l'article en réalité outrepassent le pouvoir qui est utilisé. Si vous préférez, le Comité cherche à savoir si les parlementaires ont été raisonnables au moment où le pouvoir a été créé et il cherche de même à déterminer les circonstances qui ont entouré la création de ce pouvoir. Les pouvoirs prescrites à l'article 64 datent de la création d'une commission des transports indépendante et ils s'inspiraient du désir d'exercer un certain contrôle sur les activités de ces commissaires.

Le sénateur Riley: Dans les autres cas où on a invoqué le paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports, on n'est jamais remonté aussi loin que dans le cas qui nous occupe.

[Text]

Mr. Eglington: That is correct, Senator Riley, with one caveat on that. In the case of the rapeseed rates, in 1976, the order did in fact range back into the past, but the rapeseed controversy, or, as I understand it, the controversy surrounding the rates, had been going on for a long time, and the government was waiting for the conclusion of the whole affair before it intervened. In any event, that concerned a small, particular matter, and not the whole passenger rail service of Canada.

Senator Riley: Well then, do you see any parallel between this decision in respect of the VIA Rail cuts in services and the recent decision of the Supreme Court of Canada in respect of the Constitution, in which the court said on the one hand that it was legal for the government to move unilaterally, and on the other hand that it was contrary to convention?

Mr. Eglington: I suppose, Senator Riley, that there is a parallel. The statutory instruments committee is always faced with a severe problem when it decides to object to a regulation or instrument. If it says that it is *ultra vires*, the reaction of the government has been to say, "You are not a court, therefore we do not have to take any notice of your opinion if the order is legal." If, on the other hand, the committee reports that the order is "an unusual and unexpected use of power" and that it contravenes the rules of natural justice, and so on, the reaction has been for the government to say, "You have not said that the order is illegal, therefore it is lawful, and we will maintain it." The committee is therefore dealing with propriety, very often, rather than legality, and to the extent that the Supreme Court judgment could be categorized as dealing with the propriety of the government's manner of proceeding in the constitutional issue, there is a parallel.

The Chairman: Any other questions?

Thank you very much, Mr. Eglington. It was very good of you to come. On behalf of the committee I express our gratitude to you.

Now, honourable senators, we have the Chairman of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, and a number of associates. The chairman, as you will note from your notice, is Mr. J. T. Gray. I think Mr. Gray does not have an opening statement in the ordinary sense of the word, so I will ask him to introduce his associates. He has told me he is then prepared to deal with questions from the committee.

At this stage I should perhaps say that at or slightly before 11.30 I have to ask to be excused in order to take care of a long-standing commitment. I have discussed that question with the deputy chairman, Senator Langlois, who has agreed to preside from the time I must leave. I thank him for that, and am I glad to see that he is here.

Now, Mr. Gray, would you introduce your associates, please?

Mr. J. T. Gray, Chairman, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission: Thank you, Mr. Chairman. I have with me this morning Dr. John Heads, who is the Executive Director of the Railway Transport Committee, Mr. Tosh, who is the Director of the Rail Economic Analysis Branch, Mr. Bill Nasi, who is Assistant Director, Rail Services

[Traduction]

M. Eglington: C'est exact, sénateur Riley, mais avec une réserve. En ce qui concerne les taux du colza, l'ordonnance de 1976 remontait dans le passé, mais la controverse sur le colza ou, si je comprends bien, la controverse sur les taux, durait depuis longtemps et le gouvernement attendait pour intervenir que toute l'affaire soit réglée. De toute manière, il s'agissait d'un petit cas isolé, et non de l'ensemble du service voyageurs du Canada.

Le sénateur Riley: Bon. Voyez-vous un parallèle entre cette décision de réduire les services de VIA Rail et le récent jugement rendu par la Cour suprême du Canada sur la Constitution, où elle déclare, que, si l'action unilatérale du gouvernement était légale, elle n'en allait pas moins à l'encontre de la convention?

M. Eglington: Sénateur Riley, je suppose qu'il y a un parallèle. Le comité des textes réglementaires se heurte toujours à un grave problème, quand il veut formuler des objections à l'encontre d'un règlement ou d'un texte réglementaire. S'il le déclare *ultra-vires*, le gouvernement dira: «Vous n'êtes pas un tribunal et, partant, nous n'avons pas à tenir compte de votre opinion quant à la légalité du décret». Et si le comité voit dans le décret une «utilisation de pouvoir, inhabituelle et inattendue», qui enfreint les principes du droit naturel, etc., le gouvernement ripostera: «Vous n'avez pas dit que le décret est illégal: il est donc légal et nous le maintiendrons». En conséquence, le comité traite souvent de convenance plutôt que de légalité et, dans la mesure où on peut considérer que le jugement de la Cour suprême traite de la convenance, de la façon de procéder du gouvernement dans la question constitutionnelle, il existe un parallèle.

Le président: D'autres questions?

Je vous remercie infiniment, M. Eglington. Vous avez été très aimable de venir et je vous remercie au nom du comité.

Nous entendrons maintenant, honorables sénateurs, le président du Comité des Transports par Chemin de fer de la Commission canadienne des transports, et certains de ses collaborateurs. Le président est M. J. T. Gray qui, je crois, n'a pas à formuler de déclaration préliminaire, au sens ordinaire du terme; je vais donc lui demander de présenter ses collaborateurs. Il m'a dit qu'il serait ensuite prêt à répondre aux questions du comité.

Je vous signale qu'il me faudra à 11 h 30, ou un peu avant, respecter un engagement que j'ai pris depuis quelque temps déjà. J'ai prévenu le vice-président, le sénateur Langlois, qui a accepté de me remplacer, le moment venu. Je le remercie et je suis heureux de constater sa présence.

Monsieur Gray, veuillez nous présenter vos collaborateurs?

M. J. T. Gray, président, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des Transports: Merci monsieur le président: M. John Heads, directeur exécutif du Comité des transports par chemin de fer; M. Tosh, directeur, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; M. Bill Nasi, directeur-adjoint, Analyse des services ferroviaires; M.

[Text]

Analysis Branch, Mr. Ivan Murray, who is the Chief of the Special Costing Studies Section, and Mr. Dick McNeil, who is Chief of the Passenger Analysis and Freight Costing Section.

I also have with me Mr. Keith Thompson, who is Senior Counsel, and who looks after the group of lawyers who provide legal services to the Railway Transport Committee.

I would like to say, as a precautionary, self-defence matter, that I myself am a dirt farmer from rural New Brunswick, and I have no real expertise either in railway costing or in accounting; but I have with me staff members of the Railway Transport Committee who do have very considerable expertise in both of those fields, as well as good day-to-day knowledge of the rail passenger services that are available in Canada. We hope that we will be in a position to answer adequately any questions you may have for us, and if we are not able to answer the questions here today we will undertake to provide the answers at a later date.

I would like to add that I do not apologize for being a dirt farmer from rural New Brunswick—I do not think that would be very wise with Senator Riley here—and as a matter of fact I am rather proud of it. I wanted to make it clear, however, that I am not a technical expert.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. I am sure the committee would not regard it as in any way derogatory to be a farmer from New Brunswick, or any other place in Canada, for that matter. We appreciate your frank exposition of the situation. I think, subject to your agreement, and the agreement of the committee, that the members will, in the first instance, address a question to you, and if you wish to refer it to your associates, that will be quite in order.

Senator Riley: I would like to ask a preliminary question, if I may.

Have you anybody here who can give us the information on the costing order?

Mr. Gray: Yes, we do.

Senator Riley: Who is that?

Mr. Gray: We have a number. My executive assistant, Mr. Heads, can speak on the costing, as can Mr. Nasi and Mr. Tosh. If we are really desperate, I might say a few words myself.

Senator Riley: I am a little confused about what is the last figure made available to government in respect of this audit of the charges to VIA Rail by the two other railways that they succeeded, CN and CP.

Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission: Senator Riley, I apologize that I may be giving you a rather rambling answer, and if in fact I am not dealing explicitly with the question you are asking, please bring me to order straight away.

The position on the costing order is that the charges placed by the operating railways, CN and CP, on VIA Rail Canada, are determined in accordance with the costing order. The amounts of money to be paid by VIA Rail to the operating railways are in fact paid monthly, and in advance. The figures are then subject to audit by the Canadian Transport Commis-

[Traduction]

Yvan Murray, chef de la section des études spéciales du prix de revient, ainsi que M. Dick McNeil chef, Analyse du prix de revient voyageurs et fret.

Je suis également accompagné de M. Keith Thompson, conseiller principal, du contentieux du Comité des transports par chemin de fer.

Je vous signale, à ma défense, que je suis fermier exploitant du Nouveau-Brunswick et que je n'ai aucune compétence réelle en matière de comptabilité ou de prix de revient des chemins de fer. Mais les membres du personnel du Comité des transports par chemin de fer qui m'accompagnent sont versés dans ces deux domaines, ainsi que dans celui des services voyageurs offerts au Canada. Nous espérons être en mesure de répondre convenablement à toutes vos questions et, s'il nous était impossible de le faire aujourd'hui, nous nous engageons à le faire ultérieurement.

Je ne m'excuse pas, non plus, d'être un fermier exploitant du Nouveau-Brunswick—je ne pense pas que ce serait sage en présence du sénateur Riley—et en fait, j'en suis plutôt fier. Je voulais toutefois préciser que je ne suis pas un expert technique.

Le président: Merci, monsieur Gray. Le Comité ne considère en aucune façon que ce soit un déshonneur d'être fermier, au Nouveau-Brunswick ou n'importe où ailleurs au Canada, pour l'affaire qui nous occupe. Nous vous remercions d'exposer franchement la situation. Si vous le voulez bien et si le Comité est d'accord, les membres vous poseront leurs questions et vous les adresserez à vos collaborateurs.

Le sénateur Riley: Une question préliminaire, je vous prie.

Quelqu'un parmi nous peut-il nous fournir des renseignements sur le prix de revient?

M. Gray: Oui.

Le sénateur Riley: De qui s'agit-il?

M. Gray: Nous en avons quelques uns. Mon adjoint exécutif, M. Heads, puis M. Nasi et M. Tosh. Je puis moi-même, au besoin, en dire un mot.

Le sénateur Riley: Je m'interroge un peu au sujet du dernier chiffre qui a été fourni au gouvernement relativement aux frais imputés à VIA Rail par les deux chemins de fer à qui il a succédé: le CN et le CP.

M. John Heads, directeur exécutif, Comité des Transports par chemin de fer, Commission canadienne des Transports: Sénateur Riley, je m'excuse de vous donner une réponse plutôt décousue. En fait, veuillez me rappeler à l'ordre, m'éloigne de votre question.

Les frais imputés à VIA Rail Canada par les compagnies exploitantes CN et CP sont déterminés conformément au prix de revient. Les sommes dues par VIA Rail aux compagnies exploitantes sont, en fait, versées mensuellement et à l'avance. Elles sont ensuite vérifiées par la Commission canadienne des transports, conformément aux règlements sur le prix de

[Text]

sion in accordance with the costing regulations, of which we have tried to give you an outline in the publication we sent in advance to the Senate Committee. I regret that we did not send it sufficiently in advance to give the Senate committee enough time to examine this rather lengthy document, but this is the way in which things proceed. as far as our audit goes, because this is not an accounting audit in the normal sense of the term but is very much a costing audit, we cannot deliver it as rapidly as one would if one were auditing, for example, a public corporation in the private sector. The situation at the moment is that we are completing the audits of CN and CP charges to VIA for the years 1978 and 1979. These are to be completed and reported to Transport Canada by the end of March, 1982. We will complete the audit of 1980 charges by the end of next year.

I think senators may well ask the question why we are so far behind time on this, and perhaps I should comment briefly on that. For the year 1980, we would only now, toward the end of 1981, have all of the railways' final figures for 1980, and only now would we be able to complete all of the calculations of a costing nature that we have to do relating to those figures. If at this time we were in a position to audit 1980, we would be completely up to date. We would have no backlog at all, and this is in the nature of things. I can explain this further if senators wish to ask any further questions. We are saying that in fact we will not finish auditing 1980 until the end of 1982. In other words, we have a backlog of a year. This has been caused by a number of things in the past, such as staff shortages, getting a new methodology under way, having resources devoted to other very important investigations, such as the Snavelly investigation, for example. Nevertheless, we have this backlog of a year. We are catching up on it. This is the situation.

I was not quite certain, Senator Riley, whether you were asking your initial question in the technical sense in which I have tried to respond. I am not sure whether you were also wanting us to give you an update on the type of charges that VIA had to meet, who were charging them and for what. We can respond to that type of question as well, if you wish.

Senator Riley: I actually intended to ask you what is the last year for which the report has been made to the government under the costing order?

Mr. Heads: With respect to the passenger services, the final report on VIA has not yet been made to the government. VIA took over some services toward the end of 1978, and it took over the further services effective April, 1979. We have not yet done a detailed audit of these charges. We will finish the years 1978 and 1979 by March, 1982.

However, I should point out was well that VIA has, from time to time, come to us in the Railway Transport Committee and given us specific examples of charges that they have thought looked unreasonable. We have done these on an *ad*

[Traduction]

revient, dont nous avons essayé de vous donner une idée dans la publication que nous avons adressée au préalable au Comité du Sénat. Je regrette que nous n'ayions pas procédé à l'envoi, suffisamment à l'avance pour permettre au Comité du Sénat d'examiner ce document plutôt long, mais c'est ainsi que les choses se sont passées. En ce qui concerne notre vérification, car il ne s'agit pas d'une vérification comptable dans le sens normal du terme, mais plutôt d'une vérification du prix de revient, nous ne pouvons pas fournir le résultat aussi rapidement que s'il s'agissait, par exemple de la vérification d'une société publique, dans le secteur privé. Pour l'instant, nous sommes en train de terminer les vérifications des imputations du CN et du CP à VIA Rail pour les années 1978 et 1979. Elles doivent être terminées et communiquées à Transport Canada, avant la fin du mois de mars 1982. Nous terminerons la vérification des imputations de 1980, avant la fin de l'année prochaine.

Les sénateurs s'étonneront peut-être que nous ayions de retard et il convient que je formule quelques brèves remarques à ce sujet. Pour l'année 1980, ce n'est qu'en ce moment, à la fin de 1981, que nous sommes en possession de tous les chiffres de 1980, concernant les chemins de fer. Ce n'est que maintenant, que nous pouvons effectuer tous les calculs de prix de revient concernant ces chiffres. Si, à l'heure actuelle, nous pouvions procéder à la vérification de 1980, nous serions complètement à jour. Nous n'aurions pas du tout d'arriéré, ce qui est dans l'ordre des choses. Je peux fournir des explications supplémentaires, si les sénateurs désirent poser d'autres questions. En somme, nous ne terminerons pas la vérification de 1980 avant la fin de 1982. En d'autres termes, nous avons un arriéré d'un an, attribuable à un certain nombre d'événements antérieurs, tels que des pénuries de personnel, la mise en marche d'une nouvelle méthodologie, l'affectation de ressources à d'autres enquêtes très importantes, l'enquête Snavelly, par exemple. Nous avons néanmoins cet arriéré d'un an; nous sommes en train de le rattraper. Telle est la situation.

Je ne suis pas certain, sénateur Riley, que vous ayez posé votre première question dans le sens technique auquel j'ai essayé de répondre. Je ne suis pas certain non plus que vous désiriez que l'on vous fournisse également une mise à jour des types d'imputations que doit supporter VIA Rail, leur provenance et leur raison. Nous pouvons répondre également à ces questions si vous le désirez.

Le sénateur Riley: Je voulais vous demander qu'elle est la dernière année pour laquelle le rapport sur le prix de revient a été soumis au gouvernement.

M. Heads: En ce qui concerne les services voyageurs, le rapport définitif sur VIA Rail n'a pas encore été présenté au gouvernement. VIA Rail a repris certains services, vers la fin de 1978, et les autres, en avril 1979. Nous n'avons pas encore effectué une vérification détaillée de ces frais. En mars 1982, nous en aurons terminé pour les années 1978 et 1979.

Je dois toutefois vous signaler que, de temps à autre, VIA Rail s'est adressé à nous, au Comité des transports par chemins de fer, pour nous fournir des exemples précis de frais qui lui semblaient déraisonnables. Nous avons traité ces cas indivi-

[Text]

hoc basis. Therefore, we have not been completely silent in the interval.

Senator Riley: Have those figures, in turn, been transmitted to the Minister of Transport?

Mr. Heads: Yes, they have, Senator Riley. A specific example is that we were asked to examine certain charges contained in the so-called "thirteenth bill" submitted by CN and CP to VIA in respect of the year 1980. VIA argued that some of these charges seemed excessive. We did an examination of these charges and produced a short report on it, which was given to VIA and, in the case of CN charges, to CN; in the case of CP charges, to CP. It was also sent at the staff level—not directly to the Minister of Transport, but at the staff level—to Transport Canada.

This is, to some extent, an interim examination, because we still have to do a thorough and complete examination for the year 1980.

Senator Riley: That is only in respect of the thirteenth bill in each case?

Mr. Heads: In that particular case, yes. VIA has come to us on a number of other occasions where they have asked us to examine certain charges, for example, station charges.

Senator Riley: Can you give us a rough idea of the amount of the thirteenth bill for the years 1978 and 1979?

Mr. Heads: I am not carrying those figures in my mind.

Senator Riley: Do you have a rough idea?

Mr. Heads: I could give you the rough figures for 1980. Perhaps I could invite my staff, particularly Mr. McNeil, to correct me if I am wrong. I think the thirteenth bill for CN was in the order of \$13.5 million, and I think for CP it was in the order of \$3.5 million. These are, of course, very small portions of the total bill which is being charged for 1980.

Senator Riley: Yes, I understand that.

Mr. Heads: Those figures would amount to about 5 per cent of the total billings of CN and CP Rail to VIA in the year 1980.

Senator Riley: Your audit will reveal that the thirteenth bill, as related to the other monthly bills, is paid in advance and is an agreed amount, I believe, so that you are not able to relate the thirteenth bill to items which were contained in the 12 monthly bills?

Mr. Heads: At this point in time, no, but we obviously have to do this and are going to do this.

Senator Riley: But you will not have these figures available until at least 1982?

Mr. Heads: That is correct, Senator Riley.

Senator Riley: Other than the information pertaining to the thirteenth bill, which has not been audited in relation to the 12 previous bills, the Minister of Transport was not in possession of the full facts as to whether or not these amounts charged by

[Traduction]

duellement. Nous n'avons pas été complètement muets dans l'intervalle.

Le sénateur Riley: Ces chiffres ont-ils été transmis au ministre des Transports?

M. Heads: Oui, sénateur Riley. On nous a demandé, par exemple, d'examiner certains frais contenus dans la prétendue «treizième facture», présentée par le CN et le CP à VIA Rail relativement à l'année 1980. Via Rail a fait valoir que certains de ces frais semblaient excessifs. Nous les avons examinés et nous avons fait un bref rapport que nous avons remis à VIA Rail. Pour les frais du CN, nous avons remis le rapport au CN et pour les frais du CP au CP. Le rapport a également été envoyé au niveau du personnel—pas directement au ministre des Transports, mais au niveau du personnel—à Transport Canada.

C'est, dans une certaine mesure, un examen provisoire, que nous devons encore approfondir et compléter pour l'année 1980.

Le sénateur Riley: Cela ne vaut, dans chaque cas, que pour la treizième facture?

M. Heads: Dans ce cas particulier, oui. En un certain nombre d'autres cas, VIA Rail s'est adressé à nous pour étudier certains frais, par exemple les frais de gare.

Le sénateur Riley: Pouvez-vous nous dire, approximativement, le montant de la treizième facture, pour les années 1978 et 1979?

M. Heads: Je n'ai pas ces chiffres à l'esprit.

Le sénateur Riley: Approximativement?

M. Heads: Je le pourrais pour 1980. Mon personnel, et particulièrement M. McNeil, apporteront les corrections nécessaires. Je pense que la treizième facture pour le CN était de l'ordre de 13.5 millions de dollars et pour le CP de l'ordre de 3.5 millions de dollars. Bien entendu, il s'agit là de très petites portions de la facture totale prévue pour 1980.

Le sénateur Riley: Oui, je comprends.

M. Heads: Ces chiffres équivaldraient à environ 5 p. 100 de la facturation totale du CN et du CP à VIA Rail, pour l'année 1980.

Le sénateur Riley: Votre vérification fera apparaître que la treizième facture, par rapport aux autres factures mensuelles, est payée à l'avance et je crois qu'il s'agit par ailleurs d'un montant forfaitaire. Vous n'êtes donc pas en mesure de rattacher la treizième facture aux rubriques qui sont contenues dans les douze factures mensuelles?

M. Heads: Pas pour l'instant, mais nous devons manifestement le faire et nous le ferons.

Le sénateur Riley: Mais ces chiffres ne seront pas disponibles avant 1982?

M. Heads: C'est exact, sénateur Riley.

Le sénateur Riley: Outre les renseignements portant sur la treizième facture, qui n'a pas été vérifiée en regard des douze factures précédentes, le ministre des Transports ne possédait pas tous les faits et ignorait si les montants facturés par les

[Text]

the railroads were accurate when he invoked the authority of section 64(1) of the National Transportation Act in the discontinuance of these rail lines?

Mr. Heads: I believe, Senator Riley, that this is a conclusion you could have drawn from the answers I have been giving you, but I do not think it would be a completely fair conclusion.

During the course of the year 1980 and, for that matter, in previous years, CN and CP have been billing VIA in accordance with the CTC costing regulations. These costing regulations have been developed over a number of years, flowing from the '68 cost inquiry. In fact, the application of the costing regulations to passenger train services was considerably more advanced than their application to branch line abandonment applications; so that, effectively, the methodology being used by the railways has been examined by the Railway Transport Committee over the years preceding the establishment of VIA. Indeed, we have reached the stage where the teething problems of the earlier years have been dealt with to a very considerable extent, but the railways were submitting their applications in accordance with what we interpreted as the requirements of the Railway Transport Committee costing regulations. Indeed, towards the end of the period when service was being provided directly by CP Rail and CN, the amount of disallowances that we were making on their applications was extremely small. I think that I would argue from this that, on the assumption that the railways were continuing to use a methodology that had been examined and, to a large extent, purified over the years, on the assurance that they are using the costing regulations—and we have no reason to doubt it on the investigations that we have made, even though these are not of a complete nature, as you have pointed out, Senator Riley—I think that the government is not, therefore, basing these actions on a lack of knowledge, which I may have led you to believe from my earlier answers.

Senator Riley: Do you consider that the present costing order should be updated?

Mr. Heads: I consider, Senator Riley, that the present costing order is one of the best in existence for its purpose, which is essentially to establish long-term avoidable costs.

The paper that we have produced and distributed to the committee is, I think, an excellent paper; Mr. Nasi was the main author of that paper. I am not taking the responsibility for its excellence on myself. I think that in the course of that paper we have, to some extent, patted ourselves on the back and argued that we have a good costing system. However, I think that anyone who believes that any costing system is perfect and can continue unchanged over time is deluding himself, and I think that although we have an extremely good and effective railway costing system, it must constantly be developed to accommodate technological and institutional changes in the railway industry.

Senator Riley: If this costing methodology was devised for CN and CP, and not for the operational costs incurred by VIA Rail with respect to the payments VIA has to make to CN and CP, there would be some difference, would there not?

[Traduction]

sociétés ferroviaires étaient exacts, lorsqu'il a invoqué le pouvoir que lui accorde le paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports pour l'abandon de ces services ferroviaires?

M. Heads: Sénateur Riley, vous avez peut-être tiré cette conclusion de mes réponses, mais je ne crois pas qu'elle soit vraiment juste.

En 1980 et, de fait, au cours des années précédentes, le CN et le CP ont facturé VIA, conformément au règlement sur le calcul des frais ferroviaires de la CCT. Ce règlement a été établi graduellement, au cours d'un certain nombre d'années, à la suite de l'enquête générale sur les coûts de 1968. De fait, l'application du règlement sur le calcul des frais ferroviaires aux trains de voyageurs était considérablement plus sophistiqués que son application à l'abandon des lignes secondaires; de sorte que la méthodologie utilisée par les sociétés ferroviaires a été étudiée par le Comité des transports par chemin de fer, au cours des années qui ont précédé la création de VIA. En effet, nous en sommes au point où les problèmes de croissance des premières années ont été réglés dans une très grande mesure, mais les sociétés ferroviaires présentaient leurs demandes conformément à notre interprétation du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires du Comité des transports par chemin de fer. En effet, à la fin de la période où le service était offert directement par CP Rail et le CN, nous avons rejeté bien peu de leurs demandes. Je pourrais en déduire que, si les sociétés ferroviaires utilisaient toujours une méthodologie révisée et, dans une large mesure, épurée au cours des années, sachant qu'elles utilisent le Règlement sur le calcul des frais ferroviaires—et les enquêtes que nous avons effectuées semblent l'indiquer, même si elles ne sont pas complètes, comme vous l'avez signalé, sénateur Riley—je suis d'avis que le gouvernement ne fonde pas son action sur un manque de connaissance, comme mes réponses antérieures auraient pu vous le laisser entendre.

Le sénateur Riley: Croyez-vous que la présente ordonnance sur les frais devrait être mise à jour?

M. Heads: Je crois, sénateur Riley, que cette ordonnance sur les frais est excellente en son genre et qu'elle sert idéalement à l'établissement des frais évitables à long terme.

Le mémoire que nous avons préparé et distribué aux membres du comité est, selon moi, un excellent document; ne croyez-pas que je m'en attribue son excellence; M. Nasi en est le principal auteur. Je crois qu'en le préparant, nous nous sommes félicités d'avoir un bon système de calcul des coûts. Toutefois, ceux qui croient qu'un tel système est parfait et n'a pas besoin d'être modifié à la longue, se trompent; bien que je juge notre système très bon et efficace, je reconnais qu'il doit être constamment adapté aux changements techniques et structurels qui se produisent dans le secteur ferroviaire.

Le sénateur Riley: Si cette méthodologie de calcul des coûts a été établie pour le CN et le CP, et non pas pour les frais d'opérations qui sont imputés à VIA Rail par le CN et le CP, il devrait, n'est-ce pas, y avoir une certaine différence?

[Text]

Mr. Heads: It was developed for the reasons which you have outlined, but the objective was to establish the long-term cost. With the change to VIA Rail, what we are trying to do is to go increasingly more to specific costs as outlined in Mr. Nasi's paper, and away from using system average costs. So we are making a change in that sense. But I think that the effects of any costing changes that we made in these directions would be minuscule compared to the fact that in the days of CN and CP they only got 80 per cent of that actual loss while now, of course, they get the full loss paid by VIA.

Senator Riley: When Mr. Roberts was before the committee, he told us that bills submitted by CN are improving in that they give a more itemized accounting of what they are charging, but this is not the case with CP. Is it within your power to require that both CN and CP itemize these accounts which are being audited?

Mr. Heads: The situation is certainly that the provision of the data from the railways is improving. I am very glad to learn that Mr. Roberts pointed out to the Senate committee the situation with respect to CN. Indeed, one of my colleagues has, in fact, brought one month's billings by CN to VIA here along with him, and this is the volume of information. I realize that information has to be relevant, not only voluminous. But certainly the information being provided by CN is now very considerable.

Mr. Roberts' statement that CP, until recently, was providing less information is completely correct. To a very large degree we in the role of the transport committee have been trying to act as an arbiter between the operating railways, CN, CP and VIA, to try to improve the flow of information to VIA. I think we have had some modest success on costing manuals and on the provision of data of this type. One of the problems that we have been faced with, however, is that we have, until very recently, not had a very clear explanation from VIA on exactly what their informational needs are.

Effective the beginning of December, VIA, CN and CP have been having meetings with Transport Canada, with CTC representatives also in attendance, on a number of problems with which VIA is faced. One of these problems is the provision of information. The VIA Vice-President of Operations tabled at this meeting 14 points on which they required information, and we have offered to intervene as arbiters, honest brokers and so forth, to try and assist in the provision of this information.

As of the present moment, CN and CP have said that they feel on the information provision they ought to operate directly with VIA, calling in the commission as an arbiter if problems arise. However, I am very conscious of the fact that VIA has complained of an information gap, and I am very conscious of the fact that, by inference, we have a duty to help fill this gap, and we have every intention of fulfilling this duty.

Mr. Gray: I wonder if I could just intervene to say that in the past the railways' obligation to provide information to VIA has been covered in a contract, and there was no requirement

[Traduction]

M. Heads: Ce système a été conçu pour les raisons que vous avez données, mais en vue d'établir les coûts à long terme. Depuis la création de VIA Rail, nous essayons d'obtenir des coûts toujours plus précis, comme l'a signalé M. Nasi dans son mémoire et nous nous éloignons du système des coûts moyens. Nous avons donc apporté un changement en ce sens. Mais je crois que les répercussions de toute modification du calcul des coûts que nous avons apportée sont minimes, si l'on considère qu'à l'époque, le CN et le CP n'étaient responsables que de 80p. 100 de ces pertes réelles, alors qu'aujourd'hui, VIA les absorbe toutes.

Le sénateur Riley: Lorsqu'il a comparu devant notre Comité, M. Roberts a dit que les factures présentées par le CN s'amélioreraient, puisqu'elles donnaient un relevé plus détaillé des coûts facturés, mais, il n'en va de même pour CP. Pouvez-vous exiger que le CN et le CP donnent des relevés détaillés des coûts que vous vérifiez?

M. Heads: Les sociétés ferroviaires présentent maintenant des relevés plus détaillés. Je suis très heureux d'apprendre que M. Roberts vous en a parlé en ce qui a trait au CN. De fait, un de mes collègues a apporté aujourd'hui une facture mensuelle présentée à VIA par le CN, et voici la quantité de renseignements. Je comprends parfaitement que ces renseignements doivent être pertinents, en plus d'être volumineux. Mais le CN nous donne certainement de nombreux renseignements.

M. Roberts avait raison de dire que le CP, jusqu'à ces derniers temps, donnait moins de renseignements. Dans une large mesure, le Comité des Transports a essayé de jouer le rôle de médiateur entre les diverses sociétés ferroviaires le CN, le CP et VIA, afin d'améliorer la communication de renseignements à VIA. Je crois que nous avons connu un certain succès, en ce qui a trait aux manuels sur le calcul des coûts et la communication de renseignements de cet ordre. Nous avons cependant éprouvé certains problèmes puisque, jusqu'à ces derniers temps, VIA ne nous avait pas, sur ce point, manifesté clairement ses besoins.

Depuis le début de décembre, VIA, le CN et le CP ont tenu des réunions avec Transport Canada, et des représentants de la CCT, pour discuter de certains des problèmes de VIA, dont la communication de renseignements. Le vice-président du service de l'exploitation de VIA Rail a déposé, lors de cette réunion, un document comportant 14 points sur lesquels VIA a besoin de renseignements, et nous avons offert de jouer le rôle de médiateur, de courtier honnête, et ainsi de suite, afin d'encourager la communication de ces renseignements.

Le CN et le CP ont déclaré que, pour le moment, ils estiment devoir, sur cette question de la divulgation de renseignements traiter directement avec VIA, et ne recourir à l'arbitrage de la Commission que s'ils éprouvent des problèmes. Toutefois, je n'ignore pas que VIA s'est plaint d'un problème de communication, et je juge qu'il est de notre devoir d'aider à résoudre ce problème; c'est ce que j'ai l'intention de faire.

M. Gray: Permettez que je vous interrompe un instant pour dire que, par le passé, les obligations des sociétés ferroviaires en matière de communication de renseignements à VIA étaient

[Text]

for the provision of any information at all in that contract, except the amount of money that is owing. I think that this also will be addressed in the future.

Senator Riley: The volume which you showed me, Mr. Heads, covers one-month's itemized accounting from CN, is that right?

Mr. Heads: Yes.

Senator Riley: Is that available, or was it made available to VIA Rail?

Mr. Heads: Oh, yes. This is provided to VIA Rail.

Senator Riley: And do their internal auditors examine this before they pass it on to you, or ask you questions about it or make recommendations in respect to individual items?

Mr. Heads: They would examine this and they would ask us individual questions on it if they so wished. However, as you are aware, Mr. Roberts is still saying that he is not getting enough relevant information. I think it is up to us to try to ensure that this is rectified along the lines that I was outlining.

Senator Riley: You said at one point that you had staff shortages with respect to the auditing of these accounts. What efforts have you made to increase your staff? Is it a budgetary deficiency that prevents you from hiring more staff?

Mr. Heads: At one point we certainly did have a staff shortage. At the present moment, I don't think this is quite so acute. We have had a number of people four, I believe, lent to us by Transport Canada for a period of 3.5 years to help us to catch up on the backlog and to deal with problems more expeditiously. We also have not had a problem of excessive diversions of staff to miscellaneous other functions during the last year, so the staff have been more free to concentrate on what is their principal job.

I am completely confident that we are going to deliver on our undertaking to do the 1978 and the 1979 railway audit by March next year. I am equally completely confident that we are going to finish the 1980 audit by the end of next year. So I think the measure of catch-up that we are proceeding with will be effective. It is, of course, always possible to do more with more staff, but I think if we were to get extra resources at the moment, it would take some time to recruit the staff to train, and I think that it probably wouldn't do anything toward reducing the backlog, at least over the period of the next six to nine months or thereabouts.

So I think my answer to your question, Senator Riley, is that we had, indeed, at one point an extremely acute resource problem and this caused problems. The resource problem is not so acute at the moment.

Senator Riley: I saw a large advertisement in the paper recently whereby VIA was attempting to recruit chartered accountants, certified general accountants and registered industrial accountants. Would that indicate to you that VIA has a staff shortage as well in respect to the auditing of these accounts?

Mr. Heads: I don't really feel competent to respond to that question, Senator Riley.

[Traduction]

établies dans un contrat qui stipulait simplement qu'on devait préciser le montant que VIA devait payer. Je crois qu'on reviendra là-dessus un peu plus tard.

Le sénateur Riley: Le document que vous m'avez montré, monsieur Heads, représente-t-il un relevé mensuel détaillé de la facture envoyée par le CN?

M. Heads: Oui.

Le sénateur Riley: Peut-on se le procurer ou l'a-t-on fait parvenir à VIA Rail?

M. Heads: Certainement. VIA Rail l'a reçu.

Le sénateur Riley: Leurs vérificateurs internes examinent-ils ces documents, avant de vous les transmettre; vous posent-ils des questions ou présentent-ils des recommandations à l'égard de certains postes?

M. Heads: Ils l'étudient et nous posent, au besoin, des questions. Toutefois, comme vous le savez, M. Roberts soutient toujours qu'il ne reçoit pas suffisamment de renseignements. Je crois qu'il nous appartient de veiller à ce que ce problème soit réglé, comme je l'expliquais un peu plus tôt.

Le sénateur Riley: Vous avez parlé d'une pénurie de personnel affecté à la vérification de ces coûts. Avez-vous cherché à en embaucher? Votre budget vous en empêche-t-il?

M. Heads: Nous avons certainement connu une pénurie. Je ne crois qu'elle soit aussi forte maintenant. Transport Canada nous a prêté les services de quatre de ses employés, pour une période de 3,5 ans, afin de nous aider à rattrapper le retard et régler les problèmes plus promptement. Les affectations excessives de personnel à d'autres fonctions ne nous ont posé de problème, au cours de la dernière année; notre personnel a donc été en mesure de se consacrer entièrement à leurs fonctions principales.

Je suis persuadé que nous arriverons à vérifier les comptes des chemins de fer de 1978 et 1979, d'ici mars prochain. Je suis également persuadé que nous aurons terminé la vérification des comptes de 1980 d'ici la fin de la prochaine année. Je crois donc que notre rattrapage sera très efficace. Évidemment, il est toujours possible de faire plus avec notre personnel, mais je crois que si, nous embauchons maintenant, il nous faudra un moment pour recruter le personnel de formation nécessaire; je crois que cela ne nous permettrait pas de réduire le retard, du moins pendant les six ou neuf prochains mois.

Je pense donc que ma réponse à votre question, sénateur Riley, est qu'en effet, nous avons connu de sérieux problèmes de ressources qui ont suscité certaines difficultés. Le problème n'est plus aussi sérieux.

Le sénateur Riley: J'ai lu dans le journal récemment une grosse annonce de VIA qui recherche des comptables agréés, des comptables généraux licenciés et de comptables industriels licenciés. Y a-t-il une pénurie de personnel à VIA dans le secteur des vérifications?

M. Heads: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question, sénateur Riley.

[Text]

Senator Riley: But the inference is there, is it not?

Mr. Heads: I really don't know. It may be that they have had resignations or staff turnovers. I don't know whether it is an increase in staff or not. You may well be right.

Senator Bonnell: I understand that, when VIA received these thirteenth bills, they were looked at by the CTC, but that they were not really studied in detail. In other words, a bill was received from CN or CP for use of stations, but the CTC did not analyze whether the price paid for those stations was adequate or fair. It is my understanding that the CTC only considered whether, in fact, the bills were legitimate bills. VIA itself does not know how much they paid for, say, the station at Saint John or the station at Halifax. Does the CTC actually look at the cost of the use of those stations and assess whether a fair price is being charged? Is there a breakdown which indicates how much is charged for the use of individual stations?

The Chairman: I think it is relevant also that one of the assertions made on behalf of VIA Rail was that the audit was more concerned with whether an item was of an authorized nature rather than whether value was obtained for the money spent in relation thereto.

Mr. Heads: That problem has certainly been raised. The suggestion made by you, Mr. Chairman, is indeed a point that VIA has been making to us.

As far as a breakdown of charges for individual stations is concerned and a breakdown of the various components, these are functions which we would do. However, you run into a more general problem of VIA getting value for money in regard to the expenses with which it is being charged.

I am not entirely convinced that it is part of our auditing process to determine whether, when VIA asks the railways to do something, it is worth their while to ask for this at the price offered. The committee could be in great danger of inserting itself into what is more properly the management process of VIA as distinct from the auditing function.

However, this question has been addressed to us by the House of Commons Standing Committee on Transport and also by this committee. I believe I should take this question under advisement, until we complete the audit for 1978-79. I am not quite sure what the legal process would be, but perhaps then, when I could report to the Minister of transport on our findings, if any, on this matter.

Senator Bonnell: Do you have authority to look into the costing of the stations?

Mr. Heads: We certainly have authority to examine the charges being levied for stations on VIA in the sense that, during the course of our audit, we identify agents station that are not related to passenger services. We ensure that the railways do not charge for those.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Mais on peut quand même en tirer une conclusion?

M. Heads: Je ne le sais vraiment pas. Peut-être s'agit-il simplement de démissions ou d'une rotation du personnel. J'ignore si ces nouveaux postulants remplaceraient quelqu'un ou occuperaient de nouveaux postes. Vous avez peut-être raison.

Le sénateur Bonnell: J'ai cru comprendre que lorsqu'il a reçu ces treize factures, VIA les a étudiées, mais pas vraiment à fond. En d'autres mots, on a reçu la facture du CN et du CP pour l'utilisation des gares, mais VIA n'a pas vraiment étudié si le prix était juste ou approprié. J'ai cru comprendre que CCT a seulement étudié si, de fait, ces factures étaient légitimes. VIA ne sait pas combien il a payé, par exemple, pour la gare de St-Jean ou celle d'Halifax. La CCT étudie-t-elle actuellement le coût d'utilisation de ces gares, pour évaluer si on facture à VIA un prix juste? Y a-t-il un relevé détaillé qui indique combien on facture pour l'utilisation de cette gare individuelle?

Le président: Je crois qu'il faudrait également noter que VIA Rail a déclaré qu'on cherchait plus à savoir si un crédit était autorisé ou non, que si on obtenait une bonne valeur pour l'argent dépensé.

M. Heads: Ce problème a certainement été soulevé. Monsieur le président, votre suggestion se rapproche vraiment d'un point dont VIA nous a parlé.

Nous devrions offrir un relevé détaillé des coûts de chaque gare et des divers coûts. Toutefois, le fait de savoir si VIA obtient vraiment quelque chose pour son argent est un problème plus général.

Je ne suis pas tout à fait certain qu'il relève de notre procédé de vérification de déterminer si, lorsque VIA demande aux sociétés ferroviaires de faire quelque chose, cela vaut la peine de leur demander de le faire au prix offert. Le comité pourrait s'attaquer à une question qui relève plus de la gestion de VIA que de la vérification.

Toutefois, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes ainsi que votre Comité, nous ont posé cette question. Je crois que je devrais attendre qu'on ait terminé la vérification des coûts de 1978-1979. Je ne suis pas vraiment certain du procédé juridique impliqué, mais peut-être pourrions-nous alors présenter un rapport au ministre des Transports, pour lui faire part de notre découverte, si c'est nécessaire.

Le sénateur Bonnell: Êtes-vous habilités à examiner la méthode de calcul des frais de gare?

M. Heads: Nous sommes certainement habilités à examiner les frais de gare imputés à VIA Rail, puisqu'au cours de notre vérification, nous identifions les services de gare qui ne concernent pas les services-voyageurs. Nous nous assurons que les compagnies ferroviaires n'en réclament pas le remboursement.

[Text]

On the issue of value for money, such as the question of how often VIA should have maintenance work carried out on its cars, for example, if we went that far, then we would be into the management function. The problem in answering your question arises from the fact that it is difficult to know the exact point where auditing ends and management function begins, which is never very clear in any organization. Therefore, with your permission, I should like to take this under advisement and respond later. By "later" I mean after we have done the 1978-79 audit. In other words, I cannot undertake to respond next week, but rather in April, approximately.

Senator Bonnell: Do you not think it is almost impossible for VIA rail to know what its costs are unless it knows what the railways are going to charge, for example, for those stations? During your audit you determine that a charge for those stations is appropriate because they are being used by VIA Rail, but the fee by CN or CP for any particular station could be changed to some exorbitant figure, and there is no way VIA can know what their costs will be before they start. It is my opinion that there should be some kind of set fee for the rights to use the stations, and that you people do, apparently, have the authority to audit this.

Mr. Heads: We are getting into the further problem which VIA raised which is, essentially, the requirement that it should have fixed charges. Would you like me to respond to that at this point in the proceedings?

Senator Bonnell: I would not have asked the question if I were not seeking a response.

Mr. Heads: I apologize. Essentially, VIA Rail has brought three problems to Transport Canada on which it has been unable to negotiate agreements with CN and CP. The first problem relates to the question of costing for additional trains where VIA has claimed that additional trains should be costed in accordance with the CTC costing regulations. The railways would like to charge more in order to get a contribution to fixed costs on these additional trains. The minister has ruled that the costing will be in accordance with the CTC costing regulations, which ruling is welcomed by VIA, but not so welcome to CN and CP.

The second area of dispute relates to the provision of information in order to manage. I believe I touched on that point earlier by mentioning the 14 points and the actions taken to ensure that that information is provided.

The third area, which is by far the most difficult area, relates to VIA's claims that, for 1982, for example, it should have fixed charges for the services that it will demand from the railways.

My reason for asking you whether you wish me to give a lengthy response at this time is that my response may be a little longer than you are expecting, but I hope you will bear with me.

[Traduction]

Quand à savoir si VIA Rail obtient des services pour l'équivalent de l'argent dépensé, par exemple si nous allions jusqu'à vérifier quelle devrait être la fréquence des travaux d'entretien effectués sur ses wagons, nous toucherions alors à la gestion. Il n'est pas facile de répondre à votre question parce qu'on a du mal à savoir exactement où s'arrête la vérification et où commence la gestion. C'est une question qui n'est jamais clairement établie dans l'administration des sociétés. Donc, avec votre permission, j'aimerais prendre note de votre question et y répondre plus tard. J'entends par «plus tard», une fois que nous aurons effectué la vérification pour 1978-1979. Autrement dit, je ne peux pas m'engager à répondre la semaine prochaine, mais plutôt à une date quelconque en avril.

Le sénateur Bonnell: Croyez-vous que VIA Rail soit pratiquement dans l'impossibilité de connaître ses frais de gare à moins que les sociétés ferroviaires les lui communiquent à l'avance? Au cours de votre vérification, vous déterminez si les frais qu'elles réclament pour leurs gares sont justes car ces gares sont effectivement utilisées par Via Rail, mais les droits d'utilisation exigés par le CN ou le CP peuvent devenir astronomiques et VIA n'a aucun moyen de savoir ce qu'ils seront avant de commencer à les utiliser. Je crois que ces droits devraient être établis à l'avance pour les gares utilisées, et que vous avez, semble-t-il, le pouvoir de les vérifier.

M. Heads: Nous touchons à une autre question que VIA Rail a soulevée et qui est essentiellement d'obtenir des frais fixes. Aimerez-vous que je réponde à cette question maintenant?

Le sénateur Bonnell: Je n'aurais pas posé la question si je n'en attendais pas une réponse.

M. Heads: Je regrette. VIA Rail a saisi le ministère des Transports de trois questions pour lesquelles la société n'a pu négocier d'ententes avec le CN ou le CP. La première porte sur l'établissement des coûts des trains additionnels car elle a prétendu que le coût de ces trains devaient être établi conformément aux règlements de la CCT. Les compagnies ferroviaires aimeraient exiger davantage afin d'amortir les coûts fixes que représente ces trains additionnels. Le ministre a décrété que les coûts seront établis conformément aux règlements de la CCT, décision qui a été bien accueillie par VIA Rail, mais pas par le CN et le CP.

La deuxième question litigieuse porte sur les renseignements dont la société a besoin pour administrer ses opérations. Je crois que j'ai abordé cette question plus tôt lorsque j'ai mentionné les 14 points en litige et les mesures qui avaient été prises pour assurer que les renseignements sont bel et bien fournis.

La troisième question-problème, de loin la plus difficile sans aucun doute, porte sur les réclamations de VIA Rail qui prétend que pour 1982 par exemple, elle devrait être assujettie à des frais fixes pour les services qu'elle exigera des autres sociétés ferroviaires.

Je vous ai demandé si vous vouliez une réponse plus élaborée maintenant car celle que je me prépare à donner risque d'être plus longue que prévue; aussi j'espère que vous ferez preuve d'indulgence à mon égard.

[Text]

At the present moment, as we draw to the end of 1981, if we were completely up to date with our audit process, we would, by now, have finished the auditing of 1980. There is no way that we could possibly be any more advanced on that because the data is not available. In effect, VIA would now be going into 1982, and the only firm auditing data would be for 1980.

If VIA is going to be given firm prices for 1982, two steps would have to be taken to index-up charges from 1980. First, you would have to do estimates of charges that should apply in 1981. This would not be too difficult because we would have the figures of the increases in the total consumer price index and the total measures of inflation in the economy for 1981; these are available.

The only problem we would have in indexing would be in regard to determining the extent to which the railway inputs being bought by VIA had increased to a greater or lesser extent than the Canadian cost-of-living index as a whole. That is not too difficult, but you then get into the next year, 1982, and if you are to get fixed charges for 1982, you have to forecast the rise in the general cost of living in Canada in 1982 as against 1981 and also the extent to which the prices of railway inputs would vary from this general level.

I am trying to outline that one has a pretty formidable forecasting problem. If one could forecast these figures with an accuracy of five per cent, one would be doing extremely well and the margin of error might well be higher than that.

The second question then arises: If VIA were given fixed prices for 1982 and if the actuality of 1982 does not happen to follow what is being forecast, who is responsible for bearing the risk? VIA obviously would not bear that risk because it had fixed prices. The railways are not very anxious to bear that risk because they say, "Why should we?"

So, I think that this is the very formidable problem of who would bear the risk. If the uncertainty of future prices were taken away from VIA, it has to be transferred to someone else. I think this is the problem that has to be currently negotiated.

My feeling is that it cannot be negotiated effectively for 1982 because there is not enough time left, but I do not think that rules it out of consideration for future years.

Senator Doody: I have a supplementary to Senator Bonnell's question. The question of management function was raised in terms of the audit. The audit itself, the CTC audit, is it simply an audit to check the arithmetic on the invoices? Is it simply an audit to check the number of miles of track and the day's use of stations, and so forth? It appeared that this was, more or less, the type of audit that does not show value for money. Does it demonstrate the need of a particular service to VIA, or does it simply show a charge to VIA from CN or CP for a service? The question was raised whether, to determine this, it was a management function or an audit function.

[Traduction]

Maintenant que 1981 touche à sa fin, si nous étions à jour au moment où je vous parle dans notre processus de vérification, nous aurions terminé la vérification de 1981. Mais il n'existe aucun moyen d'aller plus vite faute de données. En effet VIA Rail devrait normalement entrer dans l'année 1982 et les seules données de vérification fermes qui existent porteraient sur l'année 1980.

Si VIA Rail obtenait des prix fermes pour 1982, il faudrait procéder en deux étapes pour indexer les frais en se fondant sur ceux de 1980. Premièrement, il faudrait évaluer les frais applicables à 1981. Cela ne serait pas difficile car nous aurions les données sur les hausses de l'indice d'ensemble des prix à la consommation et des mesures globales du taux d'inflation au Canada pour 1981; ces données existent.

L'indexation des coûts ne poserait qu'un seul problème ce serait de déterminer si le prix des produits ferroviaires achetés par VIA a augmenté plus ou vite que l'indice d'ensemble du coût de la vie et dans quelle mesure. Cette opération ne présente pas trop de difficulté, mais lorsque vous passez à l'année suivante, 1982 en l'occurrence, et si vous voulez obtenir des frais fixes pour cette année-là, il faut prévoir quelle sera la hausse générale du coût de la vie au Canada en 1982 par rapport à 1980 et également dans quelle mesure le prix des produits ferroviaires varierait comparativement à ces provisions.

Ce serait pratiquement un tour de force de faire ce calcul avec une marge d'erreur de 5 p. 100 car elle pourrait bien être plus grande.

La deuxième question qui vient ensuite à l'esprit est celle-ci: si VIA Rail obtenait des frais fixes pour 1982 et si la conjoncture en 1982 ne correspond pas aux prévisions, qui doit en assumer la différence? Sûrement pas VIA Rail puisqu'elle aurait obtenu des prix fixes. Les sociétés ferroviaires ne sont pas particulièrement enclines à prendre ce risque car elles se disent: «pourquoi nous?»

Donc, c'est tout un problème de savoir qui prendrait les risques. Si Via Rail n'assume aucun risque en ce qui concerne les prix futurs, qui le fera? C'est bien ce problème qu'il faut régler à l'heure actuelle.

J'ai l'impression qu'on ne peut pas vraiment négocier ces frais pour 1982 faute de temps, mais je ne crois pas qu'il faille écarter cette solution pour les années à venir.

Le sénateur Doody: J'ai une question supplémentaire qui fait suite à la question du sénateur Bonnell. On a parlé de la gestion par rapport à la vérification. La vérification en soi, celle que fait la CCT, consiste-t-elle simplement à vérifier des chiffres sur des factures? Est-ce simplement pour connaître le nombre de milles de voies ferrées et de jours d'utilisation des gares et ainsi de suite? Il s'agit là, semble-t-il, d'un type de vérification qui ne révèle pas le rapport valeur/argent dépensé. Permet-elle d'établir si VIA Rail a besoin d'un certain service ou ne fait-elle que montrer des frais imputés à Via Rail par le CN ou le CP pour un service donné? La question qu'on a posée visait à savoir si cette fonction relevait de la gestion ou de la vérification?

[Text]

I should like to ask you whose function it is. Surely, the objectives of VIA's management must be quite different from the objectives of the management of CN and CP in terms of their passing the cost on to others. VIA Rail's management appears to be pretty much at the mercy of the management decisions taken by CN and CP in terms of passing these costs on, and if the CTC is to be the auditors, surely it must be the responsibility of CTC to interpret if the management decisions of CN and CP are strictly in the interest of these two companies, or if the decisions are in the interest of VIA. How does VIA Rail get some protection in this matter if not through the audit system?

Mr. Heads: I think your earlier comments, Senator Doody, were substantially correct, that we are doing an audit of the arithmetic, the invoices, and so forth. The audit process is a little more complicated than that, though, because we are also trying to disentangle common costs, which are not easily disentangled, such as roadway maintenance costs, in order to determine the proportions of this that should be assigned to the passenger service. It is because we have these lengthy calculations, based, among other things, on statistical regression analysis, that makes it take so long to complete the audit.

I think the second point you made, that we are not doing a value-for-money audit in the full sense of the word, is perhaps fair comment. I think that in my response earlier to Senator Bonnell, I was recognizing that this is, perhaps, a hazy area, and I think we should go back to consider this in conjunction with Transport Canada to try to clarify this area that you have quite correctly identified.

Senator Doody: So the answer is that there really is no protection for VIA from the management decisions of CN and CP. VIA is completely at the mercy of those decisions.

Mr. Gray: I should like to make a comment here. We assume that Frank Roberts knows something about railroading, the costs of railroading and the management of railroading because he has had years and years of experience in it. I think that the point should be made that there should be some ability on the part of the management of VIA Rail itself to know whether it is being taken or whether it is not being taken in connection with charges.

It is difficult for me to say anything more than that about it, but surely there should be some managerial skill involved in VIA Rail itself to protect their own interest. They do negotiate the contracts.

Senator Doody: With respect, sir, the only assumption I am working on is that I have absolutely no management skills in railways. That is why I am asking these questions. I frankly wish to fill in the huge vacuums that are in my head in relation to the charges of one company to another, particularly in the transportation field.

No matter how much expertise the management of VIA has, it would appear to me that unless they are in a position to have somebody—themselves, I am sure, they would like to have, but

[Traduction]

J'aimerais donc savoir de quoi il en retourne. Certes, les objectifs de la direction de VIA Rail doivent être très différents de ceux que poursuivent le CN et le CP en matière de transmission des coûts. La direction de VIA Rail semble être passablement à la merci des décisions prises par les instances administratives du CN et du CP à ce chapitre, et si la CCT agit à titre de vérificateur, c'est sûrement elle qui doit établir si les décisions du CN et du CP sont strictement prises en fonction de leurs intérêts ou si elles tiennent compte des objectifs de VIA Rail. Comment VIA Rail pourrait-elle se protéger de quelque façon que ce soit si ce n'est au moyen du système de vérification?

M. Heads: Je crois que vos commentaires touchent au cœur du problème, sénateur Doody, car nous effectuons bel et bien une vérification mathématique des factures et ainsi de suite. Mais la vérification comptable est un procédé un peu plus compliqué que cela car nous cherchons à démêler les coûts communs, ce qui n'est guère facile, comme, par exemple, les frais d'entretien de la voie ferrée, afin de déterminer quelle proportion devrait être imputée au service-voyageurs. Ce sont ces calculs fastidieux établis notamment à partir d'une analyse de la régression statistique qui rendent la vérification si longue.

Je crois que vous n'étiez pas loin de la vérité lorsque vous avez dit que nous ne faisons pas de vérification axée sur le rapport valeur/argent dépensé. Dans la réponse que j'ai donnée plus tôt au sénateur Bonnell, j'admettais qu'il s'agissait peut-être d'un domaine flou et je crois que nous devrions reprendre cette question par les débuts pour l'étudier davantage avec le ministère des Transports afin de clarifier le point que vous venez de cerner.

Le sénateur Doody: J'en conclus donc que rien ne protège VIA Rail des décisions prises par la direction du CN et celle du CP. Autrement dit, VIA Rail est à la merci de telles décisions.

M. Gray: J'aimerais faire un commentaire à ce propos. Nous avons convenu au départ que M. Frank Roberts était versé sur les questions de coûts et d'administrations des entreprises ferroviaires étant donné le nombre d'années qu'il a passées dans ce domaine. Premièrement, il faudrait savoir si on est suffisamment compétent à la direction de VIA Rail pour se rendre compte qu'on se laisse avoir avec cette question de frais.

Il m'est difficile d'en dire plus, mais la direction de VIA Rail devrait être suffisamment compétente pour défendre les intérêts de la société. Somme toute, c'est elle qui négocie les contrats.

Le sénateur Doody: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur, je me permet de rappeler que je n'ai absolument aucune compétence que ce soit dans l'administration des chemins de fer. C'est pour cette raison que je pose la question. Franchement, je n'arrive pas du tout à comprendre comment les frais d'une société pourraient être refilés à une autre société surtout dans le domaine des transports.

Indépendamment des compétences de VIA Rail, il me semble qu'à moins de pouvoir compter sur les services de quelqu'un, chez elle ou de l'extérieur, pour voir comment la

[Text]

certainly an outside independent auditing agency—look at the process by which management of CN and CP come to their charging decisions, the amount of expertise Frank Roberts has is irrelevant. VIA is not in a position of saying: “We do not like the charges of CN and CP; we are going across the street to buy from another supplier tomorrow”. They will have to use that system whether they think the charges are fair or not. Obviously, they will try to get the cheapest rates they can, but unless somebody is in a position to say that they are getting value for money, or are not getting value for money, they are very much at the mercy of the management decisions of the two companies which are their only source of equipment or supply and on whom they depend in a way for their existence. They are completely locked in, as Senator Riley has said.

It would seem to me that one of the basic and most important functions of the CTC audit would be to see that VIA, and through VIA, the people who use the service, get value for their money. That is the rationale behind my question.

The Chairman: If I may ask a question. I suppose that among the charges that CN and CP are authorized to make to VIA are charges relating to the proportion of the maintenance of the railbed that should be charged to passenger service and, therefore, to VIA, and the proportion that should be charged to the other activities of the railway. How is VIA going to know whether that is being done fairly, and if it is not being done fairly, how will they get this remedied, unless the CTC can tell them that?

Mr. Heads: Mr. Chairman, on the request for audit, which you have just put forward, there is absolutely no problem. The CTC has to do that and has to give assurance to VIA that the charges are in accordance with our order and that VIA is not being allocated an unfair portion of the total railway costs. I have no difficulty at all with what you are saying. That is an obligation which we have to meet and which we are, indeed, meeting.

The Chairman: Does that obligation include the furnishing of sufficient information in detail to VIA to allow them to examine whether or not you are doing it right?

Mr. Heads: Yes, Mr. Chairman.

Senator McElman: A supplementary question, Mr. Chairman. The witnesses have impressed us with the size of the volume they held up. Do they have a similar volume for CP so that we can compare it in size, at least?

Mr. Heads: No, we do not, Senator McElman, but we can assure you it would be much smaller, which I think is the burden of your question.

Senator McElman: Much smaller. Would that be a couple of pages or a simple invoice, or what?

Mr. Heads: Could I ask one of my colleagues to respond to that, if I may?

The Chairman: Yes.

[Traduction]

direction du CP et celle du CN prennent leurs décisions à propos de ces frais, la somme des connaissances de M. Frank Roberts ne sert à rien. VIA Rail n'est pas en mesure de dire: «Nous n'aimons pas les frais que le CN et le CP nous imputent; nous allons contacter un autre fournisseur demain». La société devra continuer avec ce système que les frais qui lui sont imputés soient justes ou non. Il ne fait pas de doute qu'elle essaiera d'obtenir les meilleurs tarifs mais à moins que quelqu'un soit en mesure de lui dire que la valeur des services n'est pas fonction des sommes déboursées, elle reste pratiquement à la merci des décisions administratives des deux sociétés ferroviaires qui sont les deux seules sources de matériel ou d'approvisionnements sur lesquelles d'une certaine façon son existence même repose. Elle est dans une voie sans issue comme l'a si bien dit le sénateur Riley.

Il me semble que l'une des fonctions les plus fondamentales et les plus importantes de la CCT serait de voir à ce que VIA Rail, et l'administration de VIA, et les gens qui utilisent ce service en aient pour leur argent. Voilà le raisonnement que je me fait.

Le président: J'aimerais poser une question si vous me le permettez. Je suppose que parmi les frais que le CN et le CP sont autorisés à imputer à VIA Rail, il y a une partie imputable à l'entretien de la voie ferrée qui concerne le service-voyageurs, donc VIA Rail, et une partie qui est due à d'autres activités ferroviaires. De quels moyens VIA Rail dispose-t-elle pour savoir si cette opération est faite en toute équité et, sinon, comment la société peut-elle y remédier si la CCT ne lui fournit aucune indication à ce sujet?

M. Heads: Quant à la demande de vérification dont vous venez tout juste de parler, elle ne pose absolument aucun problème. C'est à la CCT à faire ce travail et elle a donné l'assurance à VIA Rail que les frais correspondent à nos directives et que l'on ne lui attribuait pas une part injuste de l'ensemble des coûts ferroviaires. Ce que vous venez de dire est tout à fait clair dans mon esprit. C'est une obligation qui nous incombe et que nous respectons.

Le président: Cette obligation comporte-t-elle le fait de fournir suffisamment de renseignements détaillés à VIA Rail pour lui permettre de savoir si vos calculs sont justes?

M. Heads: Oui, monsieur le président.

Le sénateur McElman: Une question supplémentaire, monsieur le président. Le volume que les témoins nous a fait voir nous a impressionnés. En est-il de même pour le CP pour que nous puissions au moins en comparer la taille?

M. Heads: Non, sénateur McElman, mais nous pouvons vous assurer qu'il serait beaucoup moindre, ce qui je crois répond en gros à votre question.

Le sénateur McElman: Beaucoup moindre. Peut-on parler d'une couple de pages ou d'une simple facture ou en quoi cela consiste-t-il?

M. Heads: Pourrais-je demander à l'un de mes collègues de répondre à cette question?

Le président: Oui.

[Text]

Mr. D. I. Murray, Chief, Special Costing Studies, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission: CP, at the present time, only supply charges in total by services to VIA, as per their contract.

Senator McElman: It is broken down by service?

Mr. Murray: Yes.

Senator McElman: Each service and then the sum total of the lot?

Mr. Murray: Yes, that is all they receive from CP at the present time, to my knowledge.

Senator Riley: I have a supplementary question arising out of the answer Mr. Gray gave to a question by Senator Doody. I believe you said that Mr. Roberts should have sufficient management knowledge to know whether VIA was being taken. When you used the word "taken", did you mean ripped off?

Mr. Gray: I was not suggesting for a minute that VIA was being taken in that sense. I do not think I used the words "sufficient knowledge". But the point I made was that the management of VIA should have some general knowledge of railroading and the costs of railroading so that they would have some idea, at least when they were negotiating their contracts for the future, whether the charges being suggested by the railways, in their view, were fair and reasonable. Of course, in order to exercise that judgment, your judgment gets better with the amount of information you have available on which to base it.

The Chairman: You said "negotiating". As one senator pointed out, they do not have much negotiating room, have they? Who else can supply the services?

Mr. Gray: I readily admit that. They must negotiate with the two railway companies; but they do negotiate in the sense that they sit down and argue about how much is going to be paid for what. It was only in that sense that I said they negotiate.

Senator Langlois: Mr. Chairman, the other day I was amazed to hear an assertion by Mr. Roberts concerning switching charges. His complaint concerned not having any information on where the switching took place. Are there any means of forcing the railways to provide VIA with what I consider to be very necessary information?

Mr. K. W. Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Commission): Perhaps it would be useful to describe the legal restrictions in the present situation. When VIA was created in 1977-78, it was a railway company such as we had not seen before, simply because it had no right-of-way on which to operate. Therefore it depends for its existence on the negotiation of running-rights agreements with the railways whose rights-of-way they require in order to discharge their passenger-carrying responsibilities. In that respect they are no different from another railway company that wishes, for example, to use the tracks of a railway company with which they inter-

[Traduction]

M. D. I. Murray, chef, Études spéciales sur l'établissement du prix de revient, Commission canadienne des Transports: Actuellement, les chiffres du CP ne font état que du montant total des frais imputés à VIA pour les divers services selon le contrat.

Le sénateur McElman: Ces frais sont répartis par services?

M. Murray: Oui.

Le sénateur McElman: On connaît donc, eu plus du montant total, les frais exigés pour chaque service?

M. Murray: Oui, pour autant que je sache, ce sont là les chiffres que fournit actuellement le CP.

Le sénateur Riley: J'ai une autre question à poser à la suite d'une réponse qu'a donnée M. Gray au sénateur Doody. Vous avez dit, je crois, que M. Roberts devrait avoir suffisamment de connaissances en gestion pour savoir si VIA s'est fait prendre. Voulez-vous dire par là qu'elle se ferait rouler?

M. Gray: Je n'ai pas pensé un seul instant que VIA se faisait rouler. Je ne pense pas avoir utilisé les termes «suffisamment de connaissances». Mais j'ai voulu souligner que les gestionnaires de VIA devraient avoir certaines connaissances générales concernant les frais de transport par chemins de fer pour être en mesure, du moins lors de la négociation de leurs futures contrats, de juger si les frais proposés par les sociétés ferroviaires sont, à leur avis, justes et raisonnables. Évidemment, la mesure dans laquelle on peut exercer ce jugement dépend des renseignements disponibles.

Le président: Vous avez dit «négocier». Comme l'a fait remarquer un sénateur, VIA n'a pas une grande marge de manœuvre dans les négociations n'est-ce-pas? Qui d'autre peut fournir ces services?

M. Gray: Je l'admets volontiers. VIA doit négocier avec les deux sociétés ferroviaires, en ce sens que les parties s'assoient à la table de négociations et discutent des montants à verser pour tel ou tel service. C'est ce que j'entendais par «négocier».

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, l'autre jour, j'ai été étonné d'entendre une affirmation de M. Roberts à propos des frais exigés pour le service d'aiguillage. Il se plaignait de ne pas avoir de renseignements sur les endroits où se font les changements de voies. Y a-t-il un moyen d'obliger les sociétés ferroviaires à fournir à VIA ces renseignements que je juge essentiels?

M. K. W. Thompson (conseiller principal, Commission canadienne des transports): Il serait peut-être utile de définir les restrictions juridiques dans le contexte actuel. Lorsque VIA a été créée en 1977-1978, il s'agissait d'une société ferroviaire comme il n'en existait pas auparavant, simplement parce qu'elle ne possédait aucune servitude. Par conséquent, son existence même était fonction des négociations engagées avec les sociétés ferroviaires au sujet des droits de circulation dont elle avait besoin pour assurer le service-voyageurs. A cet égard, VIA n'est pas différente d'une autre compagnie de chemins de fer qui désire par exemple, utiliser les voies ferrées d'une autre

[Text]

change. In fact, CN and CP have many running-rights agreements between them. Generally, railway companies negotiate the terms of those running-rights agreements without any participation by the Railway Transport Committee; but there have been cases where they cannot agree on the level of compensation. When that happens, they are entitled, under section 134 of the Railway Act, to make an application to the Canadian Transport Commission for a determination on the appropriate level of compensation that should be paid.

That remedy is available to VIA, just as it is available to any other company; and, in fact, VIA did avail itself of that section in one case, where it applied to the commission for a ruling on what compensation it should pay CP for the Regina station.

We proceeded to prepare for a hearing. We had a pre-hearing conference, following which the parties made a decision to settle. So perhaps there has been a belief that the Canadian Transport Commission somehow must sit at the elbow of VIA when it negotiates with CN and CP. It is my understanding of the law that that is not what should happen or, in fact, really could happen under present legislation; but in the event that the terms, which VIA is asked to accept with reference to certain services, are not acceptable to it, then VIA is free to make application to the commission.

Senator Bonnell: There was reference by Mr. Heads to the volume provided by CN, and we heard the report of what CP gave to VIA Rail. Does CP give a larger report to CTC than it does to VIA Rail, or does the CTC get the same report as VIA Rail?

Mr. Heads: On a routine basis there was no obligation on the railways to submit to the Canadian Transport Commission their monthly charges to VIA. The volume which I held up a few moments ago was the one which we received on request to CN because we wanted to see exactly what they were doing. So we do not get this information on a routine monthly basis. But when we are required to do our work, we have access to all the information we need in respect of both CN and CP.

Senator Bonnell: You requested that volume from CN?

Mr. Heads: Yes.

Senator Bonnell: Did you request the same volume from CP?

Mr. Heads: No.

Senator Bonnell: Why not?

Mr. Heads: The answer appears to be because we were aware of the fact that they were not providing as much detail as CN.

Senator Bonnell: How do you become aware of the information if you do not make a request? How do you get the information?

[Traduction]

compagnie avec laquelle elle fait des échanges. En fait, le CN et le CP ont conclu de nombreux accords entre eux sur les droits de circulation. Généralement, les sociétés ferroviaires négocient ces accords sans que n'intervienne le Comité des transports ferroviaires; mais il y a eu des cas où elles n'ont pu s'entendre sur le montant des versements. Elles peuvent alors, aux termes de l'article 134 de la Loi sur les chemins de fer, s'adresser à la Commission canadienne des transports pour lui demander de déterminer ce montant.

VIA peut avoir recours au même processus, tout comme les autres sociétés ferroviaires; et, en fait VIA s'est prévalu de cet article dans un cas où elle a demandé à la Commission de fixer le montant à verser à CP pour la gare de Regina.

Nous avons prévu des audiences à cet égard. Mais il y a eu une conférence avant la tenue de celles-ci, au cours de laquelle les parties en sont venues à une entente. Donc, il existe peut-être un certain préjugé voulant que la Commission canadienne de transports appuie en quelque sorte VIA au cours de ses négociations avec le CN et le CP. Selon mon interprétation de la loi, cela ne devrait pas se produire, mais, en fait, pourrait se produire aux termes de la loi actuelle; mais en ce qui concerne les conditions que l'on impose à VIA pour certains services, lorsque celles-ci ne sont pas acceptables, VIA peut avoir recours à la Commission.

Le sénateur Bonnell: M. Heads a fait allusion au rapport du CN et nous avons entendu parler de celui que le CP a remis à VIA Rail. Le CP a-t-il présenté un rapport plus complet à le CCT qu'à VIA Rail, ou s'agit-il du même rapport?

M. Heads: En ce qui concerne les affaires courantes, il n'existe aucune obligation de la part des sociétés ferroviaires de présenter à la Commission canadienne des transports le montant mensuel des frais imputés à VIA. Le document que j'avais en mains il y a quelques instants est celui que nous a fait parvenir le CN à notre demande, parce que nous voulions avoir une idée exacte de la situation. Nous ne recevons donc pas ces renseignements régulièrement chaque mois. Mais pour nous permettre d'accomplir notre travail, nous avons accès à tous les renseignements dont nous avons besoin en ce qui concerne le CN et le CP.

Le sénateur Bonnell: Vous avez demandé ce document au CN?

M. Heads: Oui.

Le sénateur Bonnell: Avez-vous demandé le même document au CP?

M. Heads: Non.

Le sénateur Bonnell: Pourquoi?

M. Heads: Il semble que ce soit parce que nous savions déjà qu'il ne contiendrait pas autant de détails que celui du CN.

Le sénateur Bonnell: Comment prenez-vous connaissance de ces renseignements lorsque vous ne les demandez pas? Comment les obtenez-vous?

[Text]

Mr. Heads: I am open to correction from my colleagues, but I believe the request to CN was made verbally and it was not an official committee demand; and CN met the request. The CP data was not as extensive as this, and we did not request a specimen copy. I think that in the wisdom of hindsight we may have erred in this respect, and perhaps we should have made that request.

Senator Bonnell: When did you request this volume from CN, verbally?

Mr. Heads: In september of this year.

Senator Bonnell: But you did not make a verbal request of CP?

Mr. Heads: No.

Senator Bonnell: Is there some reason why you would request from one railway and not another, from the point of view of fairness?

Mr. Heads: The reason why we requested the information from CN was because we knew it was much more lengthy and therefore much more capable of being analyzed. To a certain extent, there is also a greater concern over CN charges in the sense that, in volume terms, they are much greater than the charges of CP, obviously because of the number of services that CN is running. Regarding your question as to why we did not, at the same time, either informally or formally, request a copy of the CP submission, I have to say that we did not do so, and in that respect I believe we erred by not doing so.

Senator Bonnell: Under your authority, do you have the right to ask them for this report formally?

Mr. Thompson: Mr. Chairman, my belief is that the contract between CN and VIA, for example, is a contract such as any other commercial contract, where the parties sit down and negotiate the terms; and if there is a breach of those terms they are free to take action in the appropriate court. But in the present circumstances, because VIA is, in effect, in addition to being a railway, essentially the property of the people of Canada, it is a matter of great concern to the Minister of Transport whether the money that he is authorizing to be spent is being spent properly. For that reason, because of a request by the Government of Canada through that minister, the Canadian Transport Commission has undertaken to do this extensive audit. It has done so with the co-operation of CN and CP, even though, perhaps on a technical challenge, we might not have had the power to request that particular data. But those companies have, as I understand it, been co-operating with us with respect to our request for data—and naturally VIA has been co-operating because it has a very primary interest in this.

Sometimes we lose sight of the fact that there is a contract, which these parties sat down and negotiated in 1978. The one with Canadian Pacific received the sanction of the Canadian Transport Commission and was approved by the cabinet, as is required by the Railway Act, and which has to do with running rights agreements generally. The Canadian National

[Traduction]

M. Heads: Mes collègues peuvent me corriger si je fais erreur, mais je crois que la demande au CN a été faite verbalement et qu'il ne s'agissait pas d'une demande officielle du Comité; et le CN a accédé à cette demande. Les données que nous a fournies le CP ne sont pas aussi complètes, et nous n'avons pas demandé à obtenir un document à ce sujet. Je suis d'avis que nous avons peut-être fait erreur à cet égard et que nous devrions peut-être leur adresser une demande en ce sens.

Le sénateur Bonnell: Quand avez-vous demandé verbalement ce document au CN?

M. Heads: En septembre dernier.

Le sénateur Bonnell: Mais vous n'avez pas adressé de demande verbale au CP?

M. Heads: Non.

Le sénateur Bonnell: Y a-t-il une raison pour laquelle vous l'avez demandé à une compagnie de chemins de fer et non à l'autre, en toute justice?

M. Heads: Nous avons demandé ces renseignements au CN parce que nous savions qu'ils étaient beaucoup plus complets et qu'ils se prêtaient donc mieux à une analyse. Dans une certaine mesure, nous nous préoccupons davantage des frais du CN, en termes de volume, parce que ces frais sont beaucoup plus élevés que ceux du CP, étant donné que le CN offre un plus grand nombre de services. Au sujet de votre question consistant à savoir pourquoi nous n'avons pas demandé en même temps, officiellement ou non, un exemplaire du rapport du CP, je dois avouer qu'en ne le faisant pas, nous avons probablement fait erreur.

Le sénateur Bonnell: Votre mandat vous autorise-t-il à lui demander officiellement ce rapport?

M. Thompson: Monsieur le président, je suis d'avis que le contrat entre le CN et VIA, par exemple, est un contrat commercial type, négocié par les parties en cause; s'il y a rupture des négociations, les parties ont le droit d'en appeler aux tribunaux. Mais dans les circonstances actuelles, étant donné que VIA, outre le fait d'être une compagnie de chemins de fer, est essentiellement la propriété des contribuables du Canada, le ministre des Transports s'intéresse vivement à la question de savoir si les fonds sont dépensés raisonnablement. C'est pour cette raison qu'en réponse à la demande adressée par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du ministre, la Commission canadienne des transports a entrepris une vérification complète. Elle l'a fait avec la coopération du CN et du CP, même si nous n'avions peut-être par le pouvoir, en théorie, de demander ces données précises. Mais ces compagnies ont, à mon avis, coopéré avec nous en ce qui concerne notre demande de données, et naturellement, VIA a aussi collaboré parce que cette question revêt pour elle une importance cruciale.

Il arrive parfois que l'on oublie qu'il existe un contrat qui a été négocié entre ces parties en 1978. Le contrat avec le Canadien Pacifique a reçu la sanction de la Commission canadienne des transports et a été approuvé par le Cabinet, conformément à la Loi sur les chemins de fer, et il a trait en général aux accords sur les droits de circulation. L'entente

[Text]

agreement was not so treated because the CN act relieves that company of that particular procedure.

Basically, to return to my central theme, there is a contract between A and B. They negotiated the terms. They both signed the contract. If there is a violation, they have their usual remedies. In addition, because it is a railway matter, if they cannot agree on compensation for a particular service, there is recourse before the Canadian Transport Commission, and that recourse has been used only once in the last three to four years.

Senator Doody: Mr. Chairman, on that point, in the document that the CTC was king enough to provide us, it says:

While VIA on the one hand, and CN and CP on the other hand, still have the obligation of providing costs in such detail as the CTC may require, CN and CP have no such obligation to VIA.

So it would appear that VIA is really not in a position to demand the information that it would need to accurately analyze the invoices or charges it receives. The CTC, on the other hand, have the authority to demand the information, though it appears they have not used that authority. Would that be a correct assumption on my part? VIA does not have the authority to get the information itself. The CTC, the people who do the audits of this arrangement, do have the authority. I wonder if the CTC has exercised that authority, and if not, why not?

Mr. Thompson: Well, senator, the Canadian Transport Commission has very broad powers to require costing information from the railways, but it also has an obligation under section 330 of the Railway Act to treat this information as confidential. I had a conversation with Mr. Fortin of VIA some two and a half or three years ago, in which he complained about the lack of costing information, and I outlined in considerable detail how he might make an application to the Railway Transport Committee for it to declare available to VIA the kind of cost information he said he needed, that is, detailed costing information involving input units and all sorts of material that would be needed in order to better understand a structure such as he was faced with, namely, negotiating a contract. To my knowledge, no such formal application was ever made to the Railway Transport Committee, and I might say that that has always been a matter that surprised me.

Senator Doody: So that despite VIA's problems with regard to getting the background information on the charges it receives, it has never formally requested that information.

Mr. Thompson: No. There has been no formal application to the committee. VIA wanted us to provide the information without such a hearing or application. I explained that this would be contrary to the law, because the railway company whose costs were going to be disclosed had a right in law to

[Traduction]

avec le Canadien National n'a pas été négociée de la même façon parce que la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada prévoit une exception pour le CN.

Fondamentalement, si nous revenons à mon thème central, il existe un contrat entre A et B. Ceux-ci en négocient les modalités. Les deux parties signent le contrat. S'il y a bris de contrat, on peut se prévaloir des cours habituels. En outre, parce qu'il s'agit d'une question relative aux chemins de fer, si les parties ne peuvent s'entendre sur les versements à faire pour un service donné, elles peuvent s'adresser à la Commission canadienne des transports, mais ce recours n'a été exercé qu'une fois au cours des trois ou quatre dernières années.

Le sénateur Doody: Monsieur le président, dans le document que la CCT a bien voulu nous remettre, on dit à cet égard:

Si VIA Rail d'un côté, ainsi que le CN et le CP de l'autre, ont l'obligation de communiquer à la CCT les coûts détaillés qu'elle demande, le CN et le CP n'ont pas cette obligation envers VIA.

Donc, il semble que VIA ne soit pas réellement autorisée à exiger les renseignements dont elle a besoin pour procéder à une analyse précise des comptes ou des frais qui lui sont imputés. Par contre, la CCT a le pouvoir de demander les renseignements, même s'il semble qu'elle n'ait pas eu recours à ce pouvoir. Est-ce juste de ma part de faire cette hypothèse? VIA n'a pas le pouvoir de demander ces renseignements. La CCT, qui fait les vérifications, en dispose. La CCT a-t-elle exercé ce pouvoir, et sinon, pourquoi ne l'a-t-elle pas fait?

M. Thompson: Sénateur, la Commission canadienne des transports a des pouvoirs très vastes l'autorisant à demander des renseignements sur l'établissement des prix de revient des sociétés ferroviaires, mais elle a aussi l'obligation, en vertu de l'article 330 de la Loi sur les chemins de fer, de respecter le caractère confidentiel de ces renseignements. J'ai eu une conversation avec M. Fortin, de VIA, il y a deux ans et demi ou trois ans, au cours de laquelle il s'est plaint du manque de renseignements sur l'établissement des prix de revient; je lui ai alors expliqué en détails la façon dont il pourrait présenter une demande au Comité des transports ferroviaires pour que ces renseignements, dont il a besoin, soient mis à la disposition de VIA, soit les coûts unitaires détaillés et les frais relatifs au matériel roulant, afin qu'il soit mieux en mesure de comprendre les modalités régissant la négociation d'un contrat. Pour autant que je sache, aucune demande officielle n'a encore été présentée au Comité des transports et je dois ajouter que cela m'a toujours étonné.

Le sénateur Doody: Donc, malgré les difficultés de VIA à obtenir la documentation de base sur les frais qui lui sont imputés, cette société n'a jamais demandé officiellement ces renseignements.

M. Thompson: Non. Aucune demande officielle n'a été présentée au comité. VIA voulait que nous lui fournissions les renseignements sans avoir à recourir à des audiences ou à présenter une demande. J'ai expliqué que cette méthode serait contraire à la loi, en vertu de laquelle les compagnies de

[Text]

raise their objections. I explained that the only proper way to handle this was by way of an application on which parties adverse in interest might be able to comment. No such proceeding ever developed.

Senator Doody: You say this was two years ago?

Mr. Thompson: Two to three years ago.

Mr. Gray: Perhaps I should interject to give a very small explanation of the mechanism of the contract. I believe that under the terms of the contract between VIA and the railway companies, the Canadian Transport Commission is named as the formal auditor; so I guess the mechanism under the existing contracts are audited by the Canadian Transport Commission, because we do have available the authority to obtain all the information we require for audit purposes from the railway companies. This may not be the best arrangement. I am just saying it is the arrangement.

Senator Doody: Even having that authority, you still do not request enough information to be able to determine whether a value-for-money service is provided by CN and CP to VIA. I am not particularly concerned about VIA; I am concerned about the people who used to ride the trains. This is our concern here. If VIA is being overcharged, or charged improperly in terms of value for the money which the government or the people of Canada provide, and the CTC has the authority to determine whether or not this is the case, it seems to me that it is in the interests of the taxpayers and the travelling public that that information should be sought and made available.

Mr. Heads: I think that if the situation were precisely as you have described it, you would indeed have extreme cause for concern, because effectively the Railway Transport Committee would be failing to carry out its mandate and failing to do its duty; but I do not think the situation is anything like as bad as you may have inferred there.

We are doing the audit for 1978-79, and we are indeed examining absolutely all the data that is necessary. We are submitting a complete audit report on this. We will be doing this for 1980 and subsequent years also, as already outlined.

I think that, secondly, as I have already explained, when VIA has specific problems we attempt to deal with them and proceed to do that.

As the situation is on-going, if we were demanding all the data exchanged between the railways and VIA we would have a monumental mass of paper to examine. To the best of our knowledge, unless VIA informs us to the contrary, we are not being called upon to examine this on-going data, and indeed, we have no legal obligation to do so, as Mr. Thompson has explained.

I think the crux of the matter is that, first, we are doing a complete, proper and thorough audit of the data after the event, but, second, we are making extreme efforts to try to ensure that VIA is provided on a timely basis with the

[Traduction]

chemins de fer ont le droit de s'opposer à la divulgation de leurs frais. J'ai expliqué que le seul moyen était de présenter une demande, à propos de laquelle les parties intéressées pourraient faire des commentaires. Aucune démarche de ce genre n'a encore été entreprise.

Le sénateur Doody: Vous dites que c'était il y a deux ans?

M. Thompson: Il y a deux ou trois ans.

M. Gray: Puis-je me permettre d'interrompre pour donner une brève explication du mécanisme du contrat? Je pense qu'aux termes du contrat passé entre VIA et les sociétés ferroviaires, la Commission canadienne des transports est nommée vérificateur officiel; je suppose donc que cela signifie que les factures sont envoyées à VIA et sont, en temps opportun, vérifiées par la Commission canadienne des transports, qui dispose de l'autorité voulue pour obtenir des sociétés ferroviaires tous les renseignements dont elle a besoin aux fins de vérification. Ce n'est peut-être pas le meilleur système, mais c'est ainsi que les choses se passent.

Le sénateur Doody: Même en ayant cette autorité, vous ne demandez pas encore assez de renseignements pour pouvoir déterminer si le CN et le CP fournissent à VIA la juste valeur des services pour lesquels elle paie. Je ne me préoccupe pas particulièrement de VIA; ce qui m'inquiète, ce sont les personnes qui avaient l'habitude d'utiliser les trains. C'est cette question qui préoccupe les membres de ce comité. Si on surcharge VIA ou qu'on lui impute des frais qui ne correspondent pas aux sommes que le gouvernement ou la population du Canada lui fournit, et que le CCT ait l'autorité voulue pour déterminer si tel est le cas, il me semble qu'il y a de l'intérêt des contribuables et de celui des usagers d'obtenir ces renseignements et de les rendre disponibles.

M. Heads: Je pense que si la situation était précisément comme vous l'avez décrite, vous auriez d'excellentes raisons de vous préoccuper, parce qu'en fait, le Comité des transports ferroviaires manquerait à son devoir et à son mandat; je ne pense pas toutefois que la situation soit le moins du monde aussi mauvaise que vous l'avez laissé entendre.

Nous procédons à la vérification pour 1978-1979 et nous examinons absolument toutes les données nécessaires. Nous présenterons un rapport complet à cet égard. Nous ferons de même pour 1980 et pour les années suivantes, ainsi que nous l'avons déjà expliqué.

Deuxièmement, je pense, comme je l'ai d'ailleurs déjà dit, que lorsque VIA éprouve des problèmes particuliers, nous nous efforçons de les résoudre.

Comme la situation est permanente, si nous exigeons toutes les données échangées entre VIA et des sociétés ferroviaires, il nous faudrait examiner une énorme quantité de documents. Pour autant que nous sachions, à moins que VIA ne nous informe du contraire, on ne nous demande pas d'examiner ces données permanentes et, en fait, nous n'avons pas d'obligation juridique de le faire, comme l'a expliqué M. Thompson.

Je pense que le problème tient au fait, premièrement, que nous effectuons une vérification complète, exacte et approfondie des données après coup mais, en second lieu, que nous déployons d'immenses efforts pour essayer de faire en sorte

[Text]

management material it needs in order to make managerial decisions. I have already outlined what we are trying to do on that. I feel, in fact, at times, that we are almost being required to assist in the establishment of a management information system for VIA. This, to my mind, is going well beyond the audit process, but if we have to do this, we will do so, because I think, sometimes, there are gaps, and they have to be filled.

Third, I think that in respect of the basic problem of VIA of wishing to be guarded against uncertainty, I have already outlined what we have been discussing with them on the problems of the fixed charge contract for future years. I think I have also outlined that there is an area of uncertainty, and of risk that has to be assumed by someone. If the railways do not do so, I think the government has to do it.

I apologize for making such a lengthy response, but I was in fear that I might be regarded as being completely negligent.

Senator Doody: No, I appreciate your answer very much, sir. Actually, we are perhaps back to the question of a moment ago, and the matter of your fear of VIA looking to you to provide a management information system. It seems to me that without your assistance there is no way that the VIA management can get the information they need. There is another way that has not been pursued, but as it stands at the present time the only way for people to really have access to the information that VIA needs to determine if its costs are reasonable, is through your audit system.

Mr. Heads: That is quite correct, sir, but in addition, until very recently, VIA has not clearly expounded what its management needs are, and in order to set up a management system, we may be essential, but clearly a statement from VIA itself is also needed in order to do this.

Mr. Gray: Perhaps I might make another comment that may or may not relieve your mind. I will ask my experts to correct me if I am wrong.

A number of senators have expressed concern about getting value for money. I think the point should be made that we are not talking about commercial charges in the normal commercial sense at all. We are talking about costs. When we talk about getting value for money we may just be talking about a value judgment with regard to whether, for example, CN's car repair shops are good, efficient shops or not. That is probably the only sort of value judgment that is involved. After all, we are just talking about someone recovering the actual cost of services provided.

Senator Doody: I think you are absolutely right, but we get down to the point that when CN and CP recover their costs they do it in such a fine fashion that they show a delightful profit at the end of each year, and they recover a lot of those costs through their billings to VIA. VIA, on the other hand, does not show a very comfortable profit at the end of the year,

[Traduction]

que VIA reçoive en temps opportun le matériel de gestion dont elle a besoin pour prendre des décisions administratives. J'ai déjà mentionné ce que nous essayons de faire à ce sujet. J'ai parfois l'impression, en fait, que nous sommes presque obligés de contribuer à l'établissement d'un système d'information de la gestion destiné à VIA. A mon avis, cela dépasse de beaucoup le processus de vérification, mais s'il faut agir ainsi, nous le ferons, parce que je pense qu'il y a parfois des lacunes et qu'il faut les combler.

Troisièmement, je pense qu'en ce qui concerne le problème fondamental de VIA, ce désir d'être à l'abri de l'incertitude, j'ai déjà souligné que nous avons discuté avec les responsables des problèmes du contrat à charges fixes pour les années futures. Je pense avoir également souligné qu'il y a un élément d'incertitude et de risques qui doit être accepté par quelqu'un. Si les sociétés ferroviaires ne l'acceptent pas, je pense que le gouvernement doit y faire face.

Je m'excuse d'avoir pris autant de temps pour répondre mais je craignais qu'on m'accuse de négligence extrême.

Le sénateur Doody: Non, j'apprécie beaucoup votre réponse, monsieur. En fait, nous en sommes peut-être revenus à la question posée il y a un moment et à votre crainte que VIA ne s'attende à ce que vous lui fournissiez un système d'information de la gestion. Il me semble que sans votre aide, il n'y a aucune possibilité pour les gestionnaires de VIA d'obtenir l'information dont ils ont besoin. Il y a un autre moyen auquel on n'a pas eu recours. A l'heure actuelle, ce n'est que par l'intermédiaire de votre système de vérification que les gens peuvent avoir vraiment accès à l'information dont VIA a besoin pour déterminer si ses coûts sont raisonnables.

M. Heads: C'est exact, monsieur, mais en outre, jusqu'à tout récemment, VIA n'avait pas clairement défini ses besoins en gestion, et nous sommes peut-être indispensables à la mise sur pied d'un système de gestion, mais il est évident que VIA doit également présenter un énoncé à ce sujet.

M. Gray: Je pourrais ajouter un commentaire qui vous éclairera peut-être. Je demanderai aux experts de me corriger si je me trompe.

Un certain nombre de sénateurs ont exprimé leur préoccupation quant aux services obtenus en contre partie des dépenses. Je pense qu'il faudrait souligner ici que nous ne parlons pas des charges commerciales dans le sens habituel. Nous parlons de coûts. Lorsque nous parlons d'en obtenir pour son argent, cela peut aussi bien se rapporter à un jugement de valeur concernant le fait, par exemple, de savoir si les ateliers de réparation des wagons du CN sont en bonne condition, si ce sont des ateliers efficaces ou non. C'est probablement le seul genre de jugement de valeur qui soit en cause. Après tout, nous parlons justement de quelqu'un récupérant le coût réel des services rendus.

Le sénateur Doody: Je pense que vous avez parfaitement raison, mais nous arrivons au point où lorsque le CN et le CP recouvrent leurs frais ils le font si bien qu'ils réalisent des profits considérables à la fin de chaque année, ce qui découle essentiellement des factures qu'ils envoient à VIA. D'autre part, VIA ne réalise pas de profits substantiels à la fin de

[Text]

and I can speak about this very objectively because VIA's presence in my province is minuscule, to say the least. Newfoundland is not known for the amount of attention it gets from any of these services.

Senator Riley: Not even the *Bullet*!

Senator Doody: That is correct. What I am saying is that while CN, and particularly CP, which is a stockholding, private company, and all that kind of thing, manages to come out with a nice profit and charge a lot of its expenses to VIA, then with great respect to both companies, I am going to think they are both suspect. That is why I would be most appreciative if my mind were set at ease that the audit process on behalf of the taxpayers is being done in such a way that we can determine if the charges that are being passed through from these companies to VIA are indeed legitimate and reasonable. I must say that at the moment my mind is not at ease at all.

Mr. Gray: I would have to say that we are doing the best we can. I do not think I could leave the record showing me silent at the suggestion that the railway companies are making a big profit on the costing order, because I really do not believe that is the case.

Senator Doody: You are probably right, but I would like to see the actual document.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, if I may, I will carry on further in my inquiries. We keep hearing about the contracts between VIA and CP, and VIA and CN. Does the CTC have copies of those contracts?

Mr. Gray: Yes, I believe we do.

Senator Bonnell: Could the members of the Senate committee receive copies of those contracts so that we can see for ourselves what is contained in them?

Mr. Thompson: The companies that negotiated the contracts have requested that the Commission regard them as confidential documents. My personal view is that the contracts may contain some information of a costing nature that would be of some benefit to the trucking industry, for example, although I think that information would be minimal. However, we have had requests over the past few years for copies of these documents and none have been provided. That is the position that we are in at the moment. There has been, however, no formal ruling made by the Railway Transport Committee as to whether these documents should be treated as confidential.

Senator Bonnell: Would it be possible, should the CTC refuse to give us copies of those documents, to ask the railways or VIA Rail for copies?

Mr. Thompson: Yes, definitely. I think that would be quite in order.

Senator Bonnell: Realizing that there is a problem with these contracts, and realizing that the CN and CP operate under Railway legislation, is it your recommendation that there should be a VIA Rail act as well?

[Traduction]

l'année, et je peux parler de cela très objectivement parce que la présence de VIA dans ma province est, pour le moins qu'on puisse dire peu importante. Terre-Neuve n'a pas la réputation d'obtenir beaucoup de l'un ou l'autre de ces services.

Le sénateur Riley: Pas même du *Bullet*!

Le sénateur Doody: C'est exact. Ce que je veux dire, c'est que le CN, et particulièrement le CP, qui est un actionnaire, une société privée, et ainsi de suite, réussissent à terminer l'année avec un beau profit mais imputent une grande partie de leurs dépenses à VIA; sauf tout le respect que je peux avoir à l'égard de ces sociétés, je dois alors déclarer qu'elles sont toutes les deux suspectes. C'est pourquoi j'apprécierais beaucoup, et je parle au nom des contribuables, que le processus de vérification soit tel qu'il permette de déterminer si les frais que ces sociétés ont imputés à VIA sont en fait légitimes et raisonnables. Je dois dire qu'en ce moment, cette question me préoccupe beaucoup.

M. Gray: Je dois dire que nous faisons du mieux que nous pouvons. Je ne pense pas que le procès-verbal doive faire état de mon silence à la suite de l'allégation voulant que les sociétés ferroviaires réalisent un gros profit sur l'ordonnance sur les frais, parce que je ne crois pas vraiment que ce soit le cas.

Le sénateur Doody: Vous avez probablement raison, mais j'aimerais voir le document même.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais poursuivre. Nous vous entendons constamment parler des contrats entre VIA et CP et VIA et le CN. La CCT a-t-elle des exemplaires de ces contrats?

M. Gray: Je crois que si.

Le sénateur Bonnell: Les membres du Comité sénatorial pourraient-ils recevoir des exemplaires de ces contrats afin que nous puissions en vérifier le contenu par nous-mêmes?

M. Thompson: Les sociétés qui ont négocié les contrats ont demandé à la Commission de les considérer comme documents confidentiels. J'estime personnellement que les contrats peuvent contenir des renseignements sur les frais, qui pourraient être de quelque bénéfice à l'industrie du camionnage par exemple, bien que je croie que cette information serait minime. Cependant, nous avons eu des demandes au cours des quelques dernières années pour que des exemplaires de ces documents soient fournis, mais aucun n'a été produit. C'est la position dans laquelle nous nous trouvons en ce moment. Le comité des transports ferroviaires n'a toutefois rendu aucune décision officielle quant à l'opportunité de considérer ces documents comme confidentiels.

Le sénateur Bonnell: Serait-il possible, au cas où la CCT refuserait de donner des exemplaires de ces documents, d'en demander des copies aux sociétés ferroviaires ou à VIA Rail?

M. Thompson: Certainement. Je pense que ce serait fort possible.

Le sénateur Bonnell: Compte tenu du fait qu'un problème se pose au sujet de ces contrats et que le CN et le CP fonctionnent en vertu d'une loi particulière, êtes-vous d'avis qu'il devrait y avoir également une loi au sujet de VIA Rail?

[Text]

Mr. Gray: I suppose that I should respond to that question. I am afraid that my response will not be very useful because I feel that is really a political question. I have all sorts of difficult problems to deal with, and I am afraid of the political questions.

Senator Bonnell: Would it be easier for you people to complete your auditing if the terms of the legislation were set out in a VIA Rail act?

Mr. Gray: Once again, that would be a very difficult question on which you could give any judgment, unless I saw the draft legislation and compared it with the existing contracts under which we operate. At the moment, it could be better or it could be worse. I cannot really give you any useful opinion with regard to that.

Senator Bonnell: Do you feel that the CTC now has all the powers that it needs in order to do a proper audit for VIA Rail, for CN and for CP, in such a way as to ensure that the general public, the taxpayer and the travelling public are protected? Do you feel that broader scope is needed in order to accomplish that?

Mr. Gray: I think we have all of the legal powers we require to obtain all of the information needed to do an adequate audit.

Senator Bonnell: Do you think you can do an audit on the costs of VIA Rail without requesting a report from CP?

Mr. Gray: I think, senator, that you may be suffering under a misapprehension, because I believe that we obtain all of the information from CP that is required for audit purposes. That is quite a different body of information from the rather large volume we were showing you here. When we do the audit, our people go to the railway company and obtain any information they require for the purposes of the audit.

Senator Bonnell: How can you do a proper audit, which you say you have the authority to do, when you do not even ask CP for a report? You requested and received one from CN. Your audit would indicate the station charges or the charges levied for the use of a certain rail because VIA uses that station or that rail, but information such as the legitimacy of such charges or the breakdown of those charges does not seem to appear in your audit.

Mr. Murray: Such information is included in an audit, though not at the present time for VIA Rail. When I spoke originally, I said that CP supplies to VIA the cost per train service. When we go in to do our audit, we get the complete details of how that bill is made up. In other words, if we went to Windsor Station in Montreal for CP, they would provide a breakdown of the actual square footage in that particular station that was used for VIA Rail. We would do an audit of that particular to see whether it was reasonable or not. That is just one instance. There are other instances, for example the small stations, for which this type of information is not available at the present time. I understand, however, that these costs are then developed by regression analysis, which takes into account the common costs between freight and passenger use and overhead.

[Traduction]

M. Gray: Je crois que je devrais répondre à cette question. Je crains que ma réponse ne soit pas très utile parce que j'ai l'impression que c'est plutôt une question politique. J'ai à traiter de divers problèmes difficiles, mais je redoute les questions politiques.

Le sénateur Bonnell: Vous serait-il facile de faire votre vérification si les conditions étaient établies dans une loi régissant Via Rail?

M. Gray: De nouveau, ce serait une question très difficile sur laquelle on pourrait porter un jugement, à moins que je ne voie le projet de loi et ne le compare avec les contrats actuels en vertu desquels nous devons travailler. À l'heure actuelle, cela pourrait être soit mieux soit pire. Je ne peux vraiment pas vous donner d'opinion utile sur ce point.

Le sénateur Bonnell: Avez-vous l'impression que la CCT a maintenant tous les pouvoirs voulus pour effectuer une vérification valable des livres de VIA Rail, du CN et du CP, de façon à assurer que le grand public, le contribuable et les voyageurs soient protégés? Avez-vous l'impression qu'il faille un mandat élargi pour accomplir cela?

M. Gray: Je pense que nous avons tous les pouvoirs juridiques dont nous avons besoin pour obtenir toute l'information nécessaire pour effectuer une vérification adéquate.

Le sénateur Bonnell: Croyez-vous que nous puissions vérifier les coûts de VIA Rail sans demander un rapport au CP?

M. Gray: Je pense, sénateur, qu'il y a un malentendu parce que je crois que nous obtenons du CP toute l'information nécessaire aux fins de vérification. Ce sont des informations assez différentes de celles dont nous nous faisons part ici. Lorsque nous faisons la vérification, nos employés se rendent aux bureaux des sociétés ferroviaires et obtiennent tous les renseignements dont ils ont besoin pour leur travail.

Le sénateur Bonnell: Comment pouvez-vous faire une vérification valable, que vous prétendez avoir l'autorisation de faire, quand vous ne demandez même pas au CP de vous présenter un rapport? Vous en avez demandé un au CN et vous l'avez reçu. Votre vérification indiquerait les frais de gare ou les frais imposés pour l'utilisation de certaines voies ferrées parce que VIA utilise cette gare ou une autre, mais des informations comme la légitimité de tels frais ou l'éventail de ces frais ne semblent pas y figurer.

M. Murray: Une telle information fait partie d'une vérification, bien qu'à l'heure actuelle, il n'en soit pas avisé dans le cas de VIA Rail. Lorsque j'ai parlé initialement, j'ai déclaré que le CP fournissait à VIA le coût par train. Lorsque nous procédons à notre vérification, nous obtenons des détails complets sur cette facture. En d'autres termes, si nous allions à la gare Windsor, à Montréal, rencontrer les dirigeants du CP, on nous indiquerait quelle est la superficie qui y est utilisée par VIA Rail. Nous ferions une vérification de cette gare particulière pour voir si cela est raisonnable ou non. C'est là simplement un cas. Il y en a d'autres, par exemple celui des petites gares, pour lesquelles ce genre d'information n'est pas disponible à l'heure actuelle. Je crois savoir cependant que ces coûts sont alors élaborés par analyse rétrospective, laquelle tient compte des

[Text]

At the present time, the charges for stations present a problem because they are common to both freight and passenger service, express service, etc. I understand that the railways are making a detailed examination of the stations in an effort to find out the exact square footage of each station which is related to VIA Rail. Does that answer your question?

Senator Bonnell: You are already auditing and have come to the conclusion that the charges are correct and legitimate, yet you do not really know what percentage is being charged to VIA.

Mr. Murray: Yes, we do know that.

Senator Bonnell: I thought you said you were only starting out to do that now.

Mr. Murray: Now it is being done in more detail. Up to the present time, however, with the exception of large stations, they have been using a sort of system unit cost basis which is developed by regression analysis. In the case of certain large stations, they use the specific costs.

Senator Bonnell: Is the information that you obtain available to VIA Rail?

Mr. Murray: It is not available to VIA at the present time, no.

Senator Bonnell: Why wouldn't it be?

Mr. Murray: As I mentioned before, this is done according to the contracts. VIA has not asked for that particular information formally, as Mr. Thompson has stated.

Senator Bonnell: If VIA should ask CTC for that information, will you give it to them?

Mr. Thompson: I might say, Mr. Chairman, that if we received a request from VIA, we would advise the railway company whose costs were involved that such a request had been made and we would ask that company to make their comments. If the company could persuade the committee that there was some earth-shattering need to keep this information private, perhaps it would not be given to VIA. However, as I told representatives of VIA some years ago, I believe that since VIA is an agency which is largely funded by the people of Canada, it should not be too difficult to establish that they should have access to this information and that it is in the public interest for them to receive it. The question of whether the release of this information is in the public interest is the test that the committee wants to meet.

Senator Bonnell: That is true. I do not see how VIA can know whether they are being overcharged if they cannot get the information. I would think that the CTC, which is in existence more or less to protect the public interest, should ensure that VIA receives it.

[Traduction]

coûts communs entre l'utilisation pour le fret et pour les voyageurs, ainsi que des frais généraux.

A l'heure actuelle, les frais perçus pour les gares présentent un problème parce que celles-ci servent à la fois pour le fret et pour le service-voyageurs, le service express, etc. Je crois savoir que les sociétés ferroviaires procèdent à l'examen détaillé des gares en vue de déterminer la superficie exacte qui, dans chacune, est réservée à VIA Rail. Cela répond-il à votre question?

Le sénateur Bonnell: Vous avez déjà effectué la vérification et en êtes venus à la conclusion que les frais étaient exacts et légitimes; pourtant vous ne savez pas exactement quel pourcentage des coûts est imposé à VIA?

M. Murray: Oui, nous le savons.

Le sénateur Bonnell: Je pensais que vous aviez dit que vous commenciez seulement à faire ces calculs.

M. Murray: En ce moment, nous entrons davantage dans les détails. Jusqu'à l'heure actuelle, cependant, à l'exception des grandes gares, on a utilisé une sorte de système de coût de base par unité, qui a été élaboré grâce à l'analyse rétrospective. Dans le cas de certaines grandes gares, on utilise les coûts précis.

Le sénateur Bonnell: L'information que vous obtenez est-elle disponible à VIA Rail?

M. Murray: Non, pas à l'heure actuelle.

Le sénateur Bonnell: Pourquoi ne le serait-elle pas?

M. Murray: Comme je l'ai déjà mentionné, les travaux sont accomplis conformément au contrat. VIA n'a pas demandé officiellement cette information particulière, ainsi que l'a déclaré M. Thompson.

Le sénateur Bonnell: Si VIA demandait cette information à la CCT, la lui donneriez-vous?

M. Thompson: Je peux dire, monsieur le président, que si nous recevions une demande de VIA, nous aviserions la société ferroviaire intéressée qu'une telle demande a été faite et nous demanderions à cette société de présenter ses commentaires. Si la société pouvait convaincre le comité qu'il est impérieux de garder cette information confidentielle, elle ne serait peut-être pas donnée à VIA. Cependant, comme je l'ai dit aux représentants de VIA il y a quelques années, je crois que puisque VIA est un organisme financé dans une large mesure par la population du Canada, il ne devrait pas être fort difficile d'établir qu'elle doit avoir accès à cette information et qu'il y va de l'intérêt public de la divulguer. La question de savoir si la communication de ces renseignements est dans l'intérêt public constitue l'exercice auquel le comité veut s'adonner.

Le sénateur Bonnell: C'est vrai. Je ne vois pas comment les dirigeants de VIA pourraient savoir s'il leur est imputé trop de dépenses s'ils ne peuvent pas obtenir l'information. Je serais porté à croire que la CCT, dont le but est en quelque sorte de protéger l'intérêt public, devrait s'assurer que VIA reçoive ces informations.

[Text]

Mr. Thompson: Well, senator, VIA Rail is a railway company just like any other railway company, in the sense that the Canadian Transport Commission may find itself obliged to arbitrate between VIA and CP or between VIA and CN. It would therefore be inappropriate if the Canadian Transport Commission became what amounts to a co-partner with VIA, either in writing the contract or in appearing to favour VIA with more protection than that afforded to any other company. The CN is also a crown corporation, but the commission deals with CN in exactly the same way as it deals with Canadian Pacific. Contained in the contracts which exist were certain provisions which name the commission as arbitrator of disputes if disputes should arise. We have to be careful that we behave in a way that doesn't cause one side to say, "Well, you are no longer impartial because of what you have done on behalf of the other side." We must be mindful of our judicial function.

Senator Bonnell: You have shown that you were not mindful when you requested CN and not CP as well to give you the report.

Mr. Thompson: That request was merely for the purpose of satisfying ourselves as to the degree of detail that was being offered. As far as Canadian Pacific is concerned, I can safely say there was absolutely no conscious decision made not to request them to give the information.

Senator Bonnell: But there was a conscious decision made to request CN to give you the information.

Mr. Thompson: Yes, because we had reason to believe, in talking to their staff, that they had made significant advances in providing detail. We have been aware for some time that Canadian Pacific's level of detail was not satisfactory to VIA. In order to speak knowledgeably to Canadian Pacific on how they might improve their level of detail, it was considered useful to look at what CN had done before speaking to CP. Having now acquainted ourselves with the kind of detail which it is possible to give, the committee and its staff is in a better position to address this question with CP.

Senator Bonnell: Will they now request that information of CP?

Mr. Thompson: Yes, I am sure that such a request is in progress.

Mr. W. S. Nasi, Assistant Director, Rail Service Analysis, Canadian Transport Commission: Perhaps I could just add something that might help clear the air. We know that Canadian Pacific is maintaining their internal records in the same manner as they did when their application was before the commission under section 261 of the Railway Act. This is the type of data that we will be auditing when we go in with the schedule for the 1978-79 audits, as Mr. Heads has already mentioned.

The other factor which seems to, perhaps, cloud the issue is the contractual obligation of CP with VIA, and I believe what CP is sending to VIA is in accordance with that agreement. It is not the type of information we would be looking at in a detailed audit.

[Traduction]

M. Thompson: N'oublions pas, sénateur, que VIA Rail est une société ferroviaire au même titre que n'importe quelle autre, en ce sens que la Commission canadienne des transports peut se trouver obligée de servir d'arbitre entre VIA et le CP ou entre VIA et le CN. Il serait donc inapproprié que la Commission canadienne des transports agisse comme co-associé de VIA, soit en rédigeant les contrats soit en semblant favoriser VIA. Le CN est aussi une société de la Couronne, mais la Commission traite avec le CN exactement de la même façon qu'elle traite avec le Canadien Pacifique. Certaines dispositions des contrats existants prévoient la nomination de la commission comme arbitre au cas où des différends existaient. Nous devons veiller à ne pas agir de façon que l'une des parties puisse déclarer: «Vous n'êtes plus impartial, étant donné ce que vous avez fait à propos de l'autre intéressé.» Nous ne devons pas oublier notre fonction judiciaire.

Le sénateur Bonnell: Vous avez prouvé n'avoir pas tenu compte de cette fonction lorsque vous avez demandé au CN, mais pas au CP, de vous donner un rapport.

M. Thompson: Cette demande a été faite simplement aux fins de nous assurer du degré de détail qui avait été offert. En ce qui concerne le Canadien Pacifique, je peux dire en toute certitude qu'il n'y a pas eu de décision délibérée visant à l'exempter de donner les informations.

Le sénateur Bonnell: Mais une décision de cet ordre a été prise pour demander au CN de vous donner l'information.

M. Thompson: Oui, parce que nous avons des raisons de croire, après nous être entretenus avec le personnel, que des progrès importants avaient été accomplis à cet égard. Nous nous rendions compte depuis quelque temps que selon VIA, le Canadien Pacifique ne fournissait pas suffisamment de détails. Nous avons pensé qu'il serait utile de voir ce que le CN a fait avant de demander au Canadien Pacifique de donner des détails plus précis. Maintenant que nous savons quel genre de détails il est possible de donner, le Comité et son personnel seront plus en mesure d'aborder la question avec le CP.

Le sénateur Bonnell: Demanderont-ils au CP de donner ces renseignements?

M. Thompson: Oui, je suis persuadé que la demande sera faite.

M. W. S. Nasi, directeur adjoint, Analyse économique des chemins de fer, Commission canadienne des transports: Peut-être pourrais-je vous donner quelques précisions. Nous savons que le Canadien Pacifique tient ses dossiers internes de la même manière qu'il le faisait lorsque sa demande se trouvait devant la Commission, en vertu de l'article 261 de la Loi sur les chemins de fer. Ce sont les données qui seront étudiées lorsque nous effectuerons la vérification comptable pour les années 1978-1979, comme l'a déjà mentionné M. Heads.

L'autre élément qui semble obscurcir tout ce débat est l'obligation contractuelle du CP envers VIA et je pense que ce que le CP envoie à VIA est conforme à cette entente. Ce n'est pas le genre de renseignement que nous recherchons lorsque nous effectuons une vérification comptable détaillée.

[Text]

Moreover, on the passenger station issue, over the past, our detailed audits have actually looked at positions in these stations as to whether they were related to passenger service, to freight service, to baggage service or to some other non-passenger function, and we have actually come close to this value-for-money concept by saying that certain services were not really related to the passenger service and were dubious as to the freight service. In fact, in some instances, Canadian Pacific has actually agreed with us and has eliminated the positions. We are therefore in a kind of grey area. At times we were verging on the kind of value-for-money concept that was mentioned earlier.

Perhaps the other item that I might add is with regard to something mentioned by one of the senators, the manner in which roadway maintenance was being fairly or, perhaps, unfairly allocated to the passenger service. Because there is no actual accounting record for traffic crossing over a rail, we have attempted to describe that consumption of the rail and the maintenance related to it by spanning a number of years of observations and putting up what we believe to be causally-related variables.

Over the past these variables have been found to be the weight of the train passing over the rail in thousands of gross ton miles, the activity associated with roadway maintenance, in yards and train switching, and we have used another variable that equates the length of the line. This entire process is a mathematical calculation using regression analysis. In carrying this out we end up with a constant term which we reject in application for costing, and we also reject the variables associated with the miles of roadway so that all we are left with is approximately 60 per cent of the roadway maintenance costs to the railways, and that is allocated on the basis of the weight of passenger trains passing over, and to any switching associated with that. To that degree the passenger component is only charged with its fair share of the weight passing over, and they are usually light because passenger counts are not included in the weight, and of any switching.

Senator Riley: Mr. Gray, when Mr. Roberts gave his evidence before the House of Commons transport committee, the question of the cost of passes to VIA came up in a question by a member of the committee. I believe that Mr. Roberts said that the passes to employees resulted in a loss to them of something like \$11 million per year—I presume the cost would carry on through the years—and that all they receive from the railways is \$3 million. Also, through some process, and I forget how it came about, VIA returned \$2 million of that \$3 million to the railways. What is the position of your committee in respect to this loss suffered by VIA as a result of them having to honour the pass system which comes as a result of labour contracts between the railways and the unions?

Mr. Thompson: We would not want to get involved in any comment on what was agreed to between the company and its employees. That is a matter of collective bargaining, and it would not be appropriate for us to get involved. As far as other

[Traduction]

De plus, en ce qui concerne la question des gares, nos vérifications comptables ont étudié les postes alloués dans ces gares afin de savoir s'ils étaient liés au service voyageurs, au service du fret, au service des bagages ou à quelque fonction non reliée au service de voyageurs. Nous sommes arrivés à nous approcher du concept du «service par rapport aux coûts» en affirmant que certains de ces services n'étaient pas véritablement liés au service voyageurs et qu'il était fort peu probable qu'ils soient liés au service du fret. De fait, dans certains cas, le Canadien Pacifique était d'accord avec nous et a éliminé certains postes. Nous nous trouvons donc dans une zone grise. Nous nous sommes parfois approchés de ce concept du «service par rapport au coût» que j'ai déjà mentionné.

L'autre point que je voudrais souligner concerne la manière dont le coût de l'entretien des routes était imputé, justement ou injustement, au service voyageurs. Il n'existe pas véritablement de dossier comptable sur le trafic traversant une voie ferrée, nous avons donc essayé de déterminer l'entretien des routes en tenant compte des observations échelonnées sur de nombreuses années et en définissant ce que nous croyons être les variables causales qui y sont liées.

Nous avons découvert que ces variables représentaient le poids du train passant sur une voie exprimé en milliers de tonnes-milles brutes, l'activité liée à l'entretien des routes, des chantiers et des stations d'aiguillage. Nous avons utilisé une autre variable qui équivaut à la longueur de la voie. Tout ce processus est un calcul mathématique effectué à partir d'une analyse de régression. En effectuant ce calcul, nous avons trouvé avec un terme constant que nous n'utilisons pas dans le calcul des coûts. Nous rejetons également les variables liées aux milles de route, il nous reste donc approximativement 60p. 100 des coûts d'entretien des routes imputés aux chemins de fer. Ces coûts sont imputés en fonction du poids des trains de voyageurs passant sur les voies et de toutes les voies d'aiguillage. C'est ainsi que l'élément voyageur n'assume que sa juste part du poids passant sur les voies et il est habituellement léger parce que les passagers ne sont pas compris dans le calcul de ce poids.

Le sénateur Riley: M. Gray, lorsque M. Roberts a donné son témoignage devant le Comité des Transports de la Chambre des communes, la question du coût des permis de circulation assumé par VIA a été soulevée par un membre du Comité. Je crois que M. Roberts a déclaré que les permis de circulation accordés aux employés entraînaient des pertes de l'ordre de 11 millions de dollars par année. Je suppose que ce coût est reporté d'année en années et que tout ce qu'il reçoit des chemins de fer est un montant de 3 millions de dollars. Il semble par ailleurs que VIA Rail doit retourner 2 millions de ce 3 millions de dollars aux chemins de fer. Que pense votre Comité de cette perte encourue par VIA qui doit honorer le système des permis de circulation, lequel découle des contrats de travail négociés entre les chemins de fer et les syndicats?

M. Thompson: Nous ne voudrions pas nous mêler de ce qui a été négocié entre les sociétés et leurs employés. Il s'agit des conventions collectives et il ne conviendrait pas que nous en discutons. En ce qui concerne les autres permis de circulation,

[Text]

passes are concerned, those are provided for in the Railway Act, and they really create two levels or two classes of pass holders, those who are entitled to passes as a right, which includes, of course, members of the Senate and the House of Commons—

Senator Riley: And their baggage.

Mr. Thompson: ... and the second group would be dependent members of their families. In that particular case, there is a discretion in the Railway Act as to whether or not they will grant passes, and we would not be in a position to either force or not force the granting of such discretionary passes.

So, the whole question of the monetary impact of passes on the railway is really beyond our control because it is mainly due to collective agreements, with a small portion being due to the pass privileges which Parliament has granted for many years.

Senator Riley: Aside from the discretionary passes and the passes that are legal under the Railway Act, I think the bulk of this loss to VIA comes as a result of the passes being issued to railway employees. Bearing that in mind, do you think that VIA should suffer this huge loss each year as a result of having to honour these passes to the employees of the railways?

Mr. Gray: Senator Riley, I think this is a question that I should take under advisement, and we will provide an answer to you and your committee as soon as we can. I must say that I am not familiar with the figures that you have quoted. I presume that if VIA honours passes issued by the railway companies to their own employees, it must be covered in some way in the contract which VIA has with the railway companies, and I presume that if VIA loses all that money, the Government of Canada would pay it to VIA in due course. So, indirectly, the loss is charged to the general taxpayers of Canada. But let me see if I can find out whether those figures are correct, how they were arrived at and what the terms of the contract are. If I can get agreement from the parties, I will provide you with it.

Senator Riley: This is mentioned as a result of Mr. Frank Roberts' evidence before the committee of the House of Commons.

Mr. Gray: We will do our best to provide the information you have asked for, but if we cannot provide it, we will report to you that that is the case.

Senator Riley: I would point out, at the same time, that these passes are not only issued to employees involved in the passenger service, but to people involved in the freight service, the office staff, administrative staff and everybody who works with the railways.

Senator Phillips: I believe it also applies to the membership of the CTC.

Mr. Gray: That could well be.

Senator Phillips: My first question arises from the explanation Mr. Nasi gave concerning the costing of rail lines. Can you give me a ballpark percentage figure on the cost of, say, maintaining the line between Moncton and Montreal which is

[Traduction]

ceux qui sont accordés en vertu de la Loi sur les chemins de fer et qui créent véritablement deux niveaux ou deux classes de détenteurs de permis, ceux qui y ont droit, notamment les membres du Sénat et de la Chambre des communes...

Le sénateur Riley: Et leurs bagages.

M. Thompson: ... et le second groupe qui se composerait des membres de leur famille. Dans ce cas particulier, il s'agit de pouvoirs discrétionnaires prévus par la Loi sur les chemins de fer et nous ne sommes pas dans une position pour discuter de la délivrance de tels permis.

Toute cette question des répercussions monétaires des permis de circulation sur les chemins de fer échappe véritablement à notre contrôle puisqu'elle découle des conventions collectives et des privilèges accordés par le Parlement depuis de nombreuses années.

Le sénateur Riley: Mis à part les permis discrétionnaires et les permis qui sont accordés en vertu de la Loi sur les chemins de fer, je pense que le gros de cette perte découle des permis qui sont accordés aux employés du chemin de fer. Pensez-vous que VIA doive assumer cette importante perte chaque année, pour la simple raison qu'elle doit honorer les permis accordés aux employés des chemins de fer?

M. Gray: Sénateur Riley, je pense que cette question doit être étudiée à fond et nous vous donnerons une réponse dès que nous le pourrons. Je dois ajouter que je ne suis pas très au courant des chiffres que vous avez mentionnés. Je suppose que si VIA honore les permis délivrés par les sociétés de chemin de fer à leurs propres employés, leur coût doit être prévu d'une certaine façon dans le contrat qui lie VIA à ces sociétés et je suppose que si VIA subit d'aussi grandes pertes, il revient au Gouvernement du Canada de les éponger. Cela revient à dire que la perte est assumée par les contribuables du Canada. Je vais vérifier si ces chiffres sont exacts, à partir de quoi ils ont été calculés et quelles sont les modalités du contrat. Si toutes les parties sont d'accord, je vous donnerai ces renseignements.

Le sénateur Riley: Si nous mentionnons ces deux points, c'est que M. Frank Roberts en a parlé lors de son témoignage devant le Comité de la Chambre des communes.

M. Gray: Nous ferons notre possible pour vous donner les renseignements que vous avez demandés, mais si nous ne pouvons le faire, nous vous en aviserons.

Le sénateur Riley: Je dois souligner que ces permis ne sont pas seulement accordés aux employés du service voyageurs, mais également aux employés du service du fret, du personnel administratif et de toute personne qui travaille pour les chemins de fer.

Le sénateur Phillips: Je crois qu'il s'applique également aux membres de la CCT.

M. Gray: C'est fort possible.

Le sénateur Phillips: Ma première question découle de l'explication donnée par M. Nasi en ce qui a trait aux coûts des voies de chemin de fer. Pourriez-vous me donner un montant approximatif du coût de l'entretien de la voie entre

[Text]

used by both freight and passenger lines? What percentage would be charged to VIA?

Mr. Nasi: I have no way of commenting on that particular figure. It would depend on the ratio of gross ton-miles of freight versus the passenger ratio.

Senator Phillips: For how many years have you been doing audits on those lines?

Mr. Nasi: An actual audit on a particular line does not really take place. What we normally audit is a section 261 application by a passenger train service passing over that line. We could provide the amount of roadway maintenance that the passenger train has picked up. In the past, we have not made any calculations as to what the balance is on freight. In the generation of the formula *per se*, the total system ratio of freight traffic to passenger traffic is all included and becomes indistinguishable.

The cost based on the system is simply applied to a sub-system, in this case, the passenger service and its associated weight in terms of gross ton-miles and any switching activity that would take place.

Senator Phillips: Despite the explanation of the formula which you gave us, you would still be unable to analyze what percentage of the total cost CP or CN would charge VIA?

Mr. Heads: Perhaps I could give you some alternative information which I think addresses the spirit of the question you are asking, although I cannot give a precise answer.

I would point out two things: First, at page 13 of the paper which we passed out, Mr. Nasi points out that the cost concept enshrined in the CTC regulations minimizes the charges for the passenger service. He further points out that CN Rail has claimed that, if it were to change from the present method of costing to a fully-allocated cost, the charges would increase by as much as 40 per cent. As a ballpark figure, that estimate of 40 per cent might be on the high side but, in general, the type of costs considered variable under the CTC costing regulations amount, at the moment, to something like 80 per cent of total railway and CN and CP costs 80 per cent of total railway and CN and CP costs. Therefore, you have fixed costs of 20 per cent which are not met by this costing order. Twenty per cent as a ratio of 80 per cent gives you a figure of 25 per cent. Mr. Nasi is pointing out that the method of costing under the CTC costing system falls very considerably short for the allocated costs.

The second piece of data that I would like to give you, which I am doing from memory, but I think the figures are reasonably accurate, is that, of the total revenues of the railways, something like five per cent or rather less comes from fares collected for passenger services. Roughly 83 per cent comes from freight charges and the balance of 12 per cent comes from subsidy payments which are mainly subsidies on branch lines that the railways have not been allowed to abandon. These subsidies are, effectively, now paid by Transport Canada to make up the shortfall between what VIA gets in

[Traduction]

Moncton et Montréal, par exemple, qui est utilisée par le service voyageurs et le service du fret? Quelle portion est imputée à VIA?

M. Nasi: Je ne peux absolument pas vous donner de chiffres à ce propos. Il dépendra de la proportion de tonnes-milles bruts de fret par rapport aux voyageurs.

Le sénateur Phillips: Depuis combien d'années effectuez-vous des vérifications comptables au sujet de ces voies?

M. Nasi: Nous ne faisons pas véritablement de vérifications sur une voie particulière. Nous faisons habituellement une vérification du service voyageurs passant sur cette voie en vertu de l'article 261. Nous pourrions vous donner le montant des coûts d'entretien des routes imputé au service voyageurs pour cette ligne. Jusqu'à présent nous n'avons pas fait de calcul en vue d'établir un rapport avec le service du fret. L'établissement de la formule de calcul elle-même, ne permet pas de distinguer entre le trafic du fret et le trafic voyageur.

Le coût fondé sur ce système est simplement appliqué à un sous-système, dans ce cas le service voyageur et le poids qui y est associé en termes de tonnes-milles brutes, de même que toute activité d'aiguillage qui aurait lieu.

Le sénateur Phillips: En dépit de l'explication que vous venez de nous donner, vous seriez donc incapable d'analyser la proportion des frais globaux que le CP ou le CN devraient facturer à VIA?

M. Heads: Peut être que je pourrais vous donner certains renseignements qui, je le crois, répondraient dans l'ensemble à la question que vous posez, quoique je ne puisse pas vous donner de réponse précise.

Je voudrais souligner deux points: Premièrement, à la page 13 du document que nous vous avons remis, M. Nasi souligne que le système de calcul des frais ferroviaires prévu aux règlements de la CCT minimise les coûts du service voyageurs. Il souligne par ailleurs que le CN a déclaré que s'il devait y avoir une modification de la méthode actuelle de calcul des frais le montant des frais serait augmenté d'au moins 40p. 100. Ce chiffre peut paraître un peu élevé, mais, en général, le montant des coûts considérés comme variables en vertu du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires de la CCT, équivalent en ce moment, à près de 80p. 100 des frais globaux des chemins de fer du CN et du CP. Vous avez donc des coûts fixes de 20p. 100 dont cette méthode ne tient pas compte. 20p. 100 d'une proportion de 80p. 100 vous donne un chiffre de 25p. 100. M. Nasi souligne également que cette méthode de calcul des coûts ne tient pas véritablement compte de tous les coûts alloués.

Deuxièmement, les données dont je voudrais vous faire part de mémoire, mais je crois que ces chiffres sont, dans l'ensemble, exacts, portent sur le revenu global des chemins de fer, dont 5p. 100 ou moins proviennent des tarifs du service voyageurs. Environ 83p. 100 proviennent du service du fret et le solde de 12p. 100 provient des subventions qui sont principalement appliquées aux lignes principales que les chemins de fer ne peuvent pas abandonner. Ces subventions sont véritablement payées par Transport Canada qui comble ainsi la diffé-

[Text]

receipts for passenger traffic and what VIA has to pay for costs.

I give you these figures as a measure of the relative magnitude of passenger services versus freight services and, for that matter, subsidy payments in the structure of the railways. They are also an indication of the shortfall in fully-allocated costs in what is charged under the CTC costing regulations.

Senator Phillips: I find it rather interesting that the witness, in one case, is able to give me a ballpark figure provided by the railways, and yet unable to give me a ballpark figure in regard to the question I asked.

I would like to refer to the Auditor General's report which stated that the railways were being paid twice for their losses in some cases. Are any of those losses assigned to VIA Rail?

Mr. Heads: No, this is related to railway losses incurred in the period prior to 1978 before the recapitalization of CN. The Auditor General was saying that, prior to 1978, the railways got their losses made up, effectively, by the government through payment of the deficit on purchases of CN four-percent preferred stock.

However, he was saying that the railways still had subsidy payments for years prior to 1978 outstanding with CTC after the recapitalization and that some further subsidy payments of this type had been paid. This particular issue has no repercussions whatsoever on VIA.

Senator Bell: I am becoming rather alarmed that, throughout the period of our hearings, the buck just is not stopping anywhere. It is being passed around and around. Since, as a member of Parliament has pointed out, VIA Rail is the property of the people of Canada, I am wondering how we can stop this buck from being passed from place to place.

When a transport company wants to be established in Canada—which, presumably, is the case with VIA Rail—to supply a first-class passenger rail service, one of the things that I assume the Canadian Transport Commission looks at closely is whether the company is sufficiently capitalized to run a viable transportation business. What I hear this morning, and have heard at other hearings, indicates that VIA Rail is under-capitalized, and it seems to me that there is insufficient information forthcoming for VIA Rail to know what its costs are going to be in order to receive sufficient capitalization to run a first-class passenger service.

My next point is that public financing is not available. VIA Rail does not put shares on the market or issue bonds, and you cannot go to the stock exchange and sell or purchase shares of VIA Rail.

There is no parliamentary protection for the taxpayer on the funding that underwrote VIA Rail. How does parliament get into this to find out how we can get it properly capitalized? How do we get the thing moving in such a way that the Canadian Transport Commission, as the delegated authority—

[Traduction]

rence entre ce que VIA retire du service voyageurs et ce qu'elle doit défrayer.

Je mentionne ces chiffres pour que vous puissiez mesurer l'ampleur relative du service voyageurs par rapport au service du fret et des subventions accordées au chemin de fer. Ils vous donnent également une indication des différences entre les coûts entièrement imputés et ce qui est demandé en vertu du Règlement sur le calcul frais ferroviaires de la CCT.

Le sénateur Phillips: Je trouve très intéressant que le témoin, d'une part, soit capable de me donner un montant approximatif fourni par les chemins de fer et que, d'autre part, il soit incapable de me donner un montant approximatif en réponse à la question que j'ai posée.

Venons-en au rapport du Vérificateur général qui déclare que dans certains cas les chemins de fer ont été payés deux fois pour vu deux fois les mêmes pertes épongées par le gouvernement. Est-ce que certaines de ces pertes s'appliquent à VIA Rail?

M. Heads: Non, ces pertes sont applicables aux chemins de fer avant 1978, avant la refonte de capital du CN. Le Vérificateur général a déclaré qu'avant 1978, les chemins de fer épongeaient leurs pertes au moyen de la vente d'actions privilégiées du CN à 4 p. 100, lesquelles actions étaient achetées par le gouvernement.

Toutefois, il déclarait que les chemins de fer recevaient toujours des subventions pour les années antérieures à 1978, qu'ils devaient toujours remboursées à la CCT après la refonte du capital, et que d'autres subventions de ce genre avaient été versées. Cette question particulière ne touche pas VIA.

Le sénateur Bell: Je commence à m'inquiéter du fait que durant toutes nos audiences l'argent n'a pas cessé de changer de mains. Puisque, comme un député l'a souligné, VIA Rail est la propriété des citoyens du Canada, je me demande de quelle manière nous pourrions faire cesser ce manège.

Lorsqu'une société de transport veut s'établir au Canada, ce qui, selon toute évidence, est le cas de VIA Rail, afin de fournir un service voyageurs de première classe, l'une des choses que la Commission canadienne du transport doit examiner est de savoir si la société a suffisamment de capitaux pour exploiter un service de transport rentable. D'après ce que j'ai entendu ce matin et lors de toutes les audiences, j'en conclus que VIA Rail ne possède pas un capital suffisant et il me semble que les données qu'elle reçoit ne lui permettent pas de connaître les coûts exacts de manière à prévoir des capitaux suffisants pour assurer un service-voyageurs de première classe.

Je tiens à ajouter qu'un financement public n'est pas disponible. VIA Rail ne peut pas mettre des actions sur le marché ou émettre des obligations et vous ne pouvez pas aller à la bourse pour acheter ou vendre des actions de VIA Rail.

Le contribuable n'est assuré d'aucune protection parlementaire au sujet du financement de VIA Rail. Comment le Parlement peut-il faire pour savoir de quelle manière lui assurer un capital suffisant? Comment pouvons-nous faire pour la Commission canadienne des transports, en tant qu'au-

[Text]

because presumably we have delegated this authority to you—can get the information and everything that is necessary to see whether it is properly capitalized?

If somebody wanted to establish an airline, they would have to make application to the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission, and that committee would look at the application to determine whether or not it could provide a viable service and would either accept or reject that application. In the case of VIA Rail, it seems to me that it is almost impossible for them to provide a first-class service; they are defeated before they start, yet they are funded by the taxpayers of Canada. There is no control through the representatives of the public of Canada, except as far as the delegated authority is concerned. Am I right in being concerned and alarmed?

Mr. Gray: I do not know how much comfort my answer will give you, but as I understand it, VIA Rail was set up by an item in the estimates, therefore, by an act of Parliament, presumably concurred in by the Senate.

Each year the cost of operating VIA is paid out of an appropriation which is passed by the House of Commons and the Senate. So, it is really the law of the land, in a sense.

Senator Bell: I agree, but there is no act of Parliament that sets up, authorizes or gives any parameter, as far as I can see, so that one can look at it and say that we need to have a further say in this, we require a report, or whatever. In other words, I do not feel that this has been set up or is being operated responsibly.

Mr. Gray: That is a political question and I have no right to make any comment on that at all. I do not know, from my own knowledge, how much debate takes place in either house when an item in the estimates is going through the two houses, or whether the ability to debate is adequate or not. In my view, it is none of my business, but I think the technical answer to your question is that the Appropriations Act is an act of Parliament, the same as any other act of Parliament. Presumably, the availability is there to debate that act as it goes through each year. If the capital financing of VIA is not adequate, as shown in the estimates when they were originally put through, that was the opportunity to express your views. Once again, I must repeat vehemently that this is really none of my business. You people are the experts on these matters. I am not.

Senator Bell: Mr. Chairman, I realize what the witness is saying; either we have delegated to you insufficient authority, as the Canadian Transport Commission, or we, in Parliament, have only one recourse at this particular time with this particular case—that is, we refuse estimates to the Department of Transport insofar as they relate to VIA until we are satisfied that this thing is being responsibly and appropriately handled.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I believe that the witness said that VIA Rail went through as an act of Parliament, concurred in by the Senate. Was it not a one dollar item in the estimates?

[Traduction]

torité déléguée, parce qu'il semble que nous vous ayons délégué cette autorité, obtienne les données et tout ce dont elle a besoin pour savoir si elle possède suffisamment de capitaux?

Si quelqu'un veut établir une ligne aérienne, il devra en faire la demande au Comité du transport aérien de la Commission canadienne du transport et ce Comité examinera la demande afin de savoir si la société pourra fournir un service rentable, après quoi elle décidera d'accepter ou de rejeter cette demande. Dans le cas de VIA Rail, il me semble qu'il lui est presque impossible d'assurer un service de première classe; elle est battue d'avance et pourtant elle est financée par les contribuables du Canada. Les représentants du peuple canadien ne possèdent aucun contrôle sauf par la voie de l'autorité déléguée. Ai-je donc raison de m'inquiéter à ce point?

M. Gray: J'ignore dans quelle mesure ma réponse peut vous rassurer, mais, si je comprends bien, VIA Rail a été créé par un article du Budget principal, par conséquent, par une loi du parlement, probablement adoptée par le Sénat.

Chaque année, les coûts d'exploitation de VIA sont défrayés par un crédit qui est voté par la Chambre des communes et le Sénat. Il s'agit donc en fait d'une loi.

Le sénateur Bell: Je suis d'accord, mais il n'y a aucune loi du parlement qui crée, autorise ou donne un pouvoir quelconque qui nous permette d'avoir quelque-chose à dire à ce sujet; il nous faut un rapport ou quelque-chose du genre. En d'autres mots, je ne pense pas que cette société ait été créée d'une façon responsable et qu'elle soit exploitée correctement.

M. Gray: Il s'agit là d'une pension politique et je n'ai pas le droit de faire des observations à ce sujet. J'ignore dans quelle mesure un article du Budget principal des dépenses est débattu dans l'une ou l'autre chambre ou si le recours à un débat suffit ou pas. A mon avis, cela ne me regarde pas, mais je pense que la réponse à votre question est qu'une loi portant affectation de crédit est une loi du parlement, tout comme n'importe quelle autre loi du parlement. Je suppose qu'il y a donc possibilité de débattre cette loi chaque année. Si le financement en capital de VIA n'est pas suffisant, tel que le démontre le Budget lorsqu'il est établi, c'est le moment d'exprimer votre avis. Je dois cependant dire, encore une fois, que cela ne me regarde pas. Vous êtes les spécialistes sur ces questions, pas moi.

Le sénateur Bell: Monsieur le président, je comprends très bien ce que le témoin veut dire; soit que nous ne vous ayons pas délégué une autorité suffisante, vous qui représentez la Commission canadienne des transports, ou que nous, au Parlement, n'ayons plus qu'une chose à faire dans ce cas particulier, c'est-à-dire, refuser le budget au ministère du Transport, du moins les articles qui s'appliquent à VIA, jusqu'à ce que nous soyons convaincus que tout cela ait été traité avec responsabilité.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, je crois que le témoin a déclaré que VIA Rail avait été créée par une loi du Parlement, adoptée par le Sénat. Ne s'agissait-il pas en fait d'un simple article du Budget principal?

[Text]

Mr. Gray: I am sorry, Senator, I did not say it was an act of Parliament. If I did, I stand corrected. I understand it was an item in the estimates?

Senator Phillips: I wanted to correct that.

The Acting Chairman: Are there any further questions?

Senator Riley: I should like to ask Mr. Gray if he could make that information respecting passes available to the committee at the earliest possible time so that we may have it before the conclusion of our hearings. If he would send it to the clerk of the committee, it will be circulated to the members of the committee.

Further to that, I have one final question. Does the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, subscribe to CN and CP making a profit on the services furnished to VIA Rail, and if so, what would you consider to be a reasonable profit?

Mr. Gray: I think the answer to your question is that we do not consider there is any profit involved at all. It is merely a question of them recouping the costs they incurred in providing services to VIA Rail. It is just being made whole; there is no element of profit involved at all.

Senator Riley: Are you sure of that?

Mr. Gray: I am satisfied with that. There are those who would disagree with me and I respect their right to their opinion.

The Acting Chairman: If there are no further questions, and before I entertain a motion for an adjournment, I should like to take this opportunity to thank the witnesses for their appearances this morning and for the detailed and valuable information with which we have been provided.

Mr. Gray: Thank you. It has been a pleasure to attend.
The committee adjourned.

[Traduction]

M. Gray: Je m'excuse, monsieur le sénateur, je n'ai pas dit qu'il s'agissait d'une loi du Parlement. Si je l'ai dit, vous avez raison de me corriger. Je crois avoir dit qu'il s'agissait d'un article du Budget principal?

Le sénateur Phillips: Je voulais m'en assurer.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: J'aimerais demander à M. Gray s'il peut donner au Comité les renseignements concernant les permis de circulation le plus tôt possible, afin que nous puissions les avoir avant la fin de nos audiences. S'il pouvait les envoyer au greffier, nous pourrions les communiquer aux membres du Comité.

Par ailleurs, je souhaite poser une dernière question. Est-ce que le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports encourage le CN et le CP à faire des bénéfices sur les services assurés par VIA Rail et, si tel est le cas, quel serait à votre avis un bénéfice raisonnable?

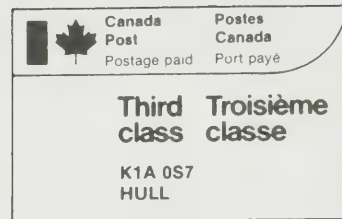
M. Gray: Je crois que la réponse à votre question est la suivante: nous ne pensons pas qu'il peut y avoir de bénéfices. Il s'agit tout simplement de couvrir les frais assumés par les services de VIA Rail. Il ne peut être question de bénéfices dans tout cela.

Le sénateur Riley: En êtes-vous certain?

M. Gray: J'en suis convaincu. Certaines personnes peuvent ne pas être d'accord avec moi et je respecte leur opinion.

Le président suppléant: S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais saisir l'occasion de remercier les témoins d'avoir bien voulu comparaître ce matin et je les remercie de nous avoir fourni des renseignements détaillés.

M. Gray: Merci. Ce fut un plaisir de comparaître.
La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. G. C. Eglington, Counsel, Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments.

From the Canadian Transport Commission:

—Railway Transport Committee:

Mr. J. T. Gray, Chairman;

Mr. John Heads, Executive Director;

Mr. D. I. Murray, Chief, Special Costing Studies;

Mr. W. S. Nasi, Assistant Director, Rail Services Analysis Branch;

Mr. K. W. Thompson, Senior Counsel.

M. G. C. Eglington, conseiller, Comité mixte des Règlements et autres textes réglementaires.

De la Commission canadienne des transports:

—Comité des transports par chemin de fer:

M. J. T. Gray, président;

M. John Heads, directeur exécutif;

M. D. I. Murray, chef, Études spéciales sur l'établissement du prix de revient;

M. W. S. Nasi, directeur adjoint, Analyse des services ferroviaires;

M. K. W. Thompson, conseiller principal.

AI
C19
T83



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, February 11, 1982

Le jeudi 11 février 1982

Issue No. 21

Fascicule n° 21

Seventh Proceedings respecting:

The inquiry into the national
rail passenger service provided
to Canadians by VIA Rail Canada
Inc.

Septième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service
ferroviaire national de transport
de voyageurs assuré par VIA
Rail Canada Inc.

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léo Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léo Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 11, 1982
(37)

[Traduction]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:10 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Bonnell, Côtteau, Denis, Doody, Langlois, Muir, Petten, Riley, Rowe, Stollery and Smith. (12)

In attendance: Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

*Witnesses:**From C.P. Rail:*

Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor;

Mr. W. H. Somerville, General Manager, Grain and Passenger Service.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced the witnesses from C.P. Rail.

Mr. Wendlandt made a brief opening statement and was questioned thereon and on related matters.

The witnesses were thanked for their assistance and departed at 11:50 a.m. The Committee continued its sitting *in camera*.

At 12:35 p.m., the Committee adjourned until Thursday, February 18, 1982.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Eric W. Innes

Clerk of the Committee

NOTE: At a subsequent meeting of the Committee, it was ordered that a letter received by the Clerk of the Committee from Mr. J. T. Gray, Chairman, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission, be appended to these proceedings (*See Appendix "21-A"*).

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 11 FÉVRIER 1982
(37)

[Text]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 10 sous la présidence de l'honorable George I. Smith.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Côtteau, Denis, Doody, Langlois, Muir, Petten, Riley, Rowe, Stollery et Smith. (12)

Aussi présent: M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:**De C.P. Rail:*

M. H. C. Wendlandt, avocat principal;

M. W. H. Somerville, administrateur général, Service de transport passagers et céréalier.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 octobre 1981, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente les témoins de C.P. Rail.

M. Wendlandt fait une brève déclaration d'ouverture et répond aux questions sur le sujet et sur les questions connexes.

On remercie les témoins qui se retirent à 11 h 50. Le Comité poursuit sa séance à huis clos.

A 12 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 18 février 1982.

ATTESTÉ:

NOTA: A une réunion ultérieure du Comité, il est décidé qu'une lettre reçue par le greffier du Comité de M. J. T. Gray, président du Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports, soit jointe en annexe aux présentes délibérations (*Voir Appendice «21-A»*).

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, February 11, 1982

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Members of the committee, the witnesses we have with us this morning are from Canadian Pacific Railways. We have with us Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor, and Mr. W. H. Somerville, General Manager, Grain and Passenger Service. I believe that Mr. Wendlandt wishes to make a few comments to begin with and then, as usual, the witnesses will be available for questioning. I believe that Mr. Wendlandt will take the leading role in answering questions. However, if something appears to be more in Mr. Somerville's line, he will answer.

I now call upon you, Mr. Wendlandt.

Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor, C.P. Rail: Thank you very much, Mr. Chairman. We do not have a prepared brief to present to you this morning or to read into the record. You may, indeed, ask yourself why an attorney should speak on behalf of CP on this matter. I have taken note of the terms of reference of your committee, and I note that the purpose of the inquiry is with respect to the reasons for the November 15 decision by the Minister of Transport to cut back certain passenger rail services. That decision was made without reference to CP, in the sense that our views were not sought or given. Therefore, I have no views to express as to the reason or the rationale behind that decision.

I did, however, have the privilege of appearing throughout the country in certain legal proceedings that were initiated and in which CP was a defendant. I have also had the privilege of representing CP in the negotiations with VIA both with respect to the original operating agreement as well as the subsequent renewals of that agreement. Inasmuch as the relationship between CP and VIA is one largely based on contract, I hope that I can be of some assistance to you. I will, however, call upon Mr. Somerville to answer any particular inquiries that you may have regarding the operations of CP itself.

Thank you, I am now available for your questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Wendlandt. Honourable senators, which of you would like to begin?

Senator Riley: Reference was made to legal proceedings. Were you referring to the judgment of Mr. Justice Allison Walsh of Montreal?

Mr. Wendlandt: As you know, there were two cases which actually resulted in judgments. I am referring to the action that was taken in Saskatchewan in which we have the judgment of the Honourable Mr. Justice Collier, as well as the action which was taken in Montreal, which resulted in the judgment of the Honourable Mr. Justice Walsh.

Senator Riley: What was the result of that judgment? An injunction was sought, was it not?

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 11 février 1982

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures pour faire enquête sur les services voyageurs offerts aux Canadiens par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Membres du Comité, les témoins que nous accueillons ce matin représentent Canadien Pacifique Limitée. Il s'agit de M. H. C. Wendlandt, procureur principal, et de M. W. H. Somerville, directeur général, Services céréaliers et voyageurs. Je crois que M. Wendlandt aimerait faire quelques commentaires préliminaires et, comme d'habitude, les témoins pourront pas la suite répondre aux questions. Je pense que M. Wendlandt répondra à la plupart des questions. Toutefois, si certaines relèvent davantage de la compétence de M. Somerville, ce dernier y répondra.

La parole est à vous, monsieur Wendlandt.

M. H. C. Wendlandt, procureur principal, C.P. Rail: Merci beaucoup, monsieur le président. Nous n'avons pas d'exposé à vous présenter ni à inscrire au compte rendu. Vous vous demandez peut-être pourquoi un procureur devrait se faire le porte-parole du CP dans l'affaire qui nous intéresse. J'ai pris connaissance du mandat de votre Comité et je constate que votre enquête porte sur les raisons qui ont incité le ministre des Transports à décider, le 15 novembre, de réduire certains services ferroviaires pour voyageurs. Cette décision a été prise sans que le CP soit consulté. Je n'ai donc pas d'opinion à exprimer quant aux raisons qui ont motivé cette décision.

J'ai cependant eu le privilège de prendre part, dans tout le Canada, à des procédures judiciaires dans lesquelles le CP agissait comme défendeur. De même, j'ai eu l'occasion de représenter le CP lorsque ce dernier a négocié, avec VIA, l'accord d'exploitation initial ainsi que les renouvellements subséquents de cet accord. J'espère pouvoir vous être utile dans la mesure où les relations entre le CP et VIA se fondent, dans une large mesure, sur des accords contractuels. Je ferai cependant appel à M. Somerville pour répondre aux questions que vous pourriez poser à propos des opérations du CP.

Je vous remercie et j'attends vos questions.

Le président: Merci, monsieur Wendlandt. Honorables sénateurs, Lequel d'entre vous aimerait-il commencer?

Le sénateur Riley: Vous avez parlé de procédure judiciaire. Faisiez-vous référence à la décision du juge Allison Walsh de Montréal?

M. Wendlandt: Comme vous le savez, deux séries de poursuites ont donné lieu à des décisions. La première, en Saskatchewan, nous a valu la décision du juge Collier; la deuxième, à Montréal, a été tranchée par le juge Walsh.

Le sénateur Riley: Quel a été le résultat de cette décision? On demandait une injonction, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Wendlandt: Yes, senator, they were asking for an interlocutory injunction, and a permanent injunction, as well as a declaration from the court that the orders in council which had varied certain decisions of the CTC be set aside as being null and void.

Senator Riley: What was the reason for bringing CP into it?

Mr. Wendlandt: The provision of passenger train services today is a shared responsibility between VIA Rail and the railway company that owns the railway track over which the service runs. Therefore, for reasons of prudence, I assume that the plaintiffs decided to include us. Strictly speaking, I think it is fair to say that since CP had nothing to do with the issuance of the order in council, and its role was simply to comply with the order in council, it is a good question as to whether, indeed, we should have been part of those proceedings. However, that was the choice made by the plaintiff and it was for that reason that I appeared. The court applied certain jurisprudence regarding the jurisdiction of the Governor in Council and found that the jurisdiction of the Governor in Council and found that the jurisdiction of the Governor in Council is unlimited. By "unlimited" I mean as it is set forth in section 64 of the National Transportation Act. In other words, the Governor in Council has extremely broad powers with respect to his ability to vary the decisions of the CTC.

Senator Riley: I take it that the subject of the proceedings was the Hull-Montreal north shore passenger train run?

Mr. Wendlandt: No. As I say, there were two cases. In fact, there were several other cases. By that I mean there was one in Saint John, but the plaintiffs there decided to discontinue their proceedings. A company in Ontario has brought a case, I understand, against VIA Rail, CP, CN and the Minister of Transport, which is to be heard this coming Tuesday.

The case in Saskatchewan related to the cancellation of the transcontinental service of CN. The case in Montreal dealt particularly with the cutback of services within the Province of Quebec, including the train service between Montreal and Ottawa that was heretofore rendered by CP, the so-called north shore service. So, in summary, the civil cases deal with particular train services as they affect certain parts of the country. However, the main issues before the court tend to be very similar.

Senator Riley: Was an agreement between CP and the municipalities or the Province of Quebec in respect of an undertaking by CP to supply passenger service between Hull and Montreal produced?

Mr. Wendlandt: Yes. The proceedings in Montreal alleged the existence of an agreement between CP and the Province of Quebec relating to the provision of passenger train service between Montreal and Ottawa. That issue was pleaded. In other words, the agreements were produced before the court. In fact, the statute of the Province of Quebec which sanctioned that agreement was produced, and the matters were pleaded before Mr. Justice Walsh. I believe his judgment was to the effect that that agreement, which is a private agreement between two parties, although it was sanctioned by the Province of Quebec, must give way to the provisions set forth in the

[Traduction]

M. Wendlandt: Oui, sénateur, le requérant demandait une injonction interlocutoire permanente ainsi qu'une déclaration du tribunal à l'effet que les décrets du conseil qui avaient modifié certaines décisions de la CCT sont nuls et non avenue.

Le sénateur Riley: Pourquoi le CP a-t-il été mis en cause?

M. Wendlandt: A l'heure actuelle, VIA Rail partage la responsabilité des services voyageurs avec la société ferroviaire qui est propriétaire de la voie ferrée sur laquelle est assuré le service. Je suppose donc que les demandeurs ont décidé, par prudence, de nous inclure. Étant donné que le CP n'était pas concerné par l'établissement du décret en conseil et qu'il devait se contenter de le respecter, il convient de se demander si, au sens strict, notre participation à ces actions en justice était nécessaire. Le demandeur a jugé qu'elle l'était et c'est la raison pour laquelle j'ai comparu. Le tribunal a fait appel à certains principes de droit en ce qui concerne les pouvoirs du gouverneur en conseil et il a conclu qu'ils étaient illimités, du moins aux termes de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports. En d'autres termes, le gouverneur en conseil dispose de pouvoirs extrêmement étendus pour renverser les décisions de la CCT.

Le sénateur Riley: Je crois comprendre que les poursuites portaient sur les services voyageurs pour le parcours Hull-Montréal, sur la rive nord.

M. Wendlandt: Non. Comme je l'ai dit, deux affaires étaient en cause mais plusieurs autres y étaient reliées. Ainsi, des poursuites devaient être intentées à Saint-Jean mais les demandeurs ont décidé de les abandonner. Je crois qu'en Ontario, une société poursuit VIA Rail, le CP, le CN et le ministre des Transports et la cause doit être entendue mardi prochain.

En Saskatchewan, les poursuites concernaient la suppression, par le CN, du service transcontinental. A Montréal, il était question en particulier de la réduction des services dans la province de Québec et, notamment, du service ferroviaire entre Montréal et Ottawa, le service de la rive nord, qui était jusqu'ici assuré par le CP. En résumé, les actions civiles sont reliées à la façon dont les services ferroviaires touchent certaines régions du pays. Cependant, les principales questions dont sont saisis les tribunaux sont très semblables.

Le sénateur Riley: A-t-on produit une entente conclue entre le CP et les municipalités ou le gouvernement du Québec et stipulant que le CP s'engageait à assurer un service voyageurs entre Hull et Montréal?

M. Wendlandt: Oui. A Montréal, on a présenté comme argument l'existence d'une entente entre le CP et le gouvernement du Québec qui prévoit le maintien d'un service voyageurs entre Montréal et Ottawa. La question a été débattue et les ententes ont été déposées. En fait, c'est la loi du gouvernement du Québec qui sanctionnait cet accord qui a été produite et la cause a été entendue par le juge Walsh. Je crois qu'il a conclu que l'accord, qui est une entente privée entre deux parties, doit être conforme aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, même s'il a été sanctionné par le gouvernement du Québec, et

[Text]

Railway Act and that CP is now governed by the provisions of that act, and not by that private agreement.

In that sense, I might add that the decision of Mr. Justice Walsh was based on prior jurisprudence. It was not the first time that this issue had been raised before the courts. In all fairness, I should add that both the case in Saskatchewan and the case in Montreal have been brought to appeal, so it would be inaccurate to say that we are faced with a final judgment on that issue.

The Chairman: If one wished to obtain a copy of the transcript of that judgment, where would one turn?

Mr. Wendlandt: The case was heard before the federal court, trial division. The registrar of that court presumably would be able to make a transcript available.

Senator Riley: Did CP enter into any other agreements with any other municipalities or provinces with respect to the provision of passenger rail services?

Mr. Wendlandt: I believe a case which is not directly related to VIA was recently heard dealing with the E and N service in British Columbia. But the issue before the courts in that case had nothing to do with the relationship between CP and VIA or the powers of the Governor in Council.

Senator Riley: That is not exactly the answer I was looking for. Are there in existence any other agreements between CP and any other provinces or municipalities in respect of passenger rail service on routes that were abandoned under the orders in council?

Mr. Wendlandt: Not that I know of, but I have to be very guarded in my answer because the history of CP is a very long one, and I have not looked at all the agreements, so there may well be an agreement of which I am not aware. None has been pleaded to date, other than the ones to which I referred.

Senator Langlois: Mr. Chairman, would you be good enough to instruct the Clerk to obtain copies of the transcript of that judgment?

The Chairman: Yes. That was my reason for asking the question as to how a transcript could be obtained. I think we should also obtain copies of the pleadings, so that we have the whole story before us.

Senator Riley: It is the judgment of Mr. Justice Allison Walsh dated December 22, 1981.

The Chairman: How is the case intitled?

Mr. Wendlandt: The proceedings are in French:

Le Procureur général de la province de Québec et le ministre des Transports de la province de Québec ainsi que plusieurs municipalités contre VIA Rail, CP Ltée, CNR, ainsi que le ministre des Transports.

Senator Riley: Perhaps this question could better be answered by Mr. Somerville. Do you have any knowledge of the agreements between CP and VIA Rail in respect to the payments to be made by VIA to CP?

Mr. Wendlandt: I am familiar with the terms of the operating agreement which sets forth the terms and conditions under

[Traduction]

que le CP est maintenant régi par ces dispositions et non par l'entente privée.

Je pourrais ajouter en ce sens que la décision du juge Walsh s'inspirait de la jurisprudence. Ce n'était pas la première fois que les tribunaux étaient saisis de cette question. En toute justice, je dois ajouter que dans les deux cas, en Saskatchewan et à Montréal, on a interjeté appel; il serait donc inexact de dire qu'une décision finale a été rendue à ce propos.

Le président: Où faudrait-il s'adresser pour obtenir copie de cette décision?

M. Wendlandt: La cause a été entendue à la division de première instance de la Cour fédérale. Le greffier de ce tribunal pourra probablement accéder à votre requête.

Le sénateur Riley: Le CP a-t-il conclu d'autres ententes avec d'autres municipalités ou provinces à propos de services voyageurs?

M. Wendlandt: Je crois qu'un tribunal a entendu récemment une cause qui n'était pas reliée directement à VIA et qui concernait les services de E et N en Colombie-Britannique. Mais dans ce cas précis, la question débattue n'avait rien à voir avec les relations entre CP et VIA ou avec les pouvoirs du gouverneur en conseil.

Le sénateur Riley: Ce n'est pas exactement la réponse que j'attendais. Le CP a-t-il signé avec d'autres provinces ou municipalités des ententes portant sur des services voyageurs pour des parcours qui ont été supprimés par les décrets du conseil?

M. Wendlandt: Pas que je sache, mais je dois être très prudent dans ma réponse car le CP a une très longue histoire et je n'ai pas examiné tous les accords. Aucune autre entente n'a été remise en question, à l'exception de celles dont j'ai fait mention, mais il peut en exister d'autres que je ne connais pas.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, auriez-vous la gentillesse de demander au greffier d'obtenir copie de cette décision?

Le président: Oui. C'est pour cela que je demandais comment en obtenir copie. Je crois que nous devrions également tenter d'obtenir les plaidoyers pour connaître tous les détails de l'affaire.

Le sénateur Riley: Il s'agit de la décision du juge Allison Walsh, en date du 22 décembre 1981.

Le président: Quel est le nom de l'affaire?

M. Wendlandt: Les délibérations sont en français:

Le Procureur général de la province de Québec et le ministre des Transports de la province de Québec ainsi que plusieurs municipalités contre VIA Rail, CP Ltée, CNR, ainsi que le ministre des Transports.

Le sénateur Riley: Peut-être M. Somerville serait-il plus en mesure de répondre à cette question. Connaissez-vous les ententes aux termes desquelles VIA Rail doit verser certaines sommes au CP?

M. Wendlandt: Je connais le contenu de l'accord d'exploitation qui fixe les modalités selon lesquelles VIA accorde au CP

[Text]

which VIA compensates CP for CP's losses with respect to the service.

Senator Riley: How are these bills made up, on a monthly basis?

Mr. Wendlandt: The operating agreement sets out exactly how these bills are to be formulated, what is to be included in the bills and when they are to be paid. I might add that this agreement and the mechanism as to what is to be included in the billing was agreed to by VIA and CP Limited and subsequently submitted for approval to the CTC. The CTC reviewed that agreement and recommended that it be sanctioned by the Governor in Council, which was done. So the terms and conditions of that agreement were, as I say, vetted by several levels of the federal government to make sure the interests of VIA were well protected. It was not an easy agreement to arrive at because VIA is very capable in its negotiations.

Senator Riley: I have no further questions at this time, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Perhaps I might ask one myself. I noted that you said that the agreement deals with the methods, manner and so on by which VIA will compensate CP for losses. I rather had the understanding that it was a matter of what CP was charging for the use of certain facilities.

Mr. Wendlandt: The word "losses" may not have been the proper one. VIA pays for the avoidable costs incurred by CP in the provision of that service. By avoidable costs I mean those costs which would be avoided by CP had it not been obliged to offer the passenger train service. That notion, however, of avoidable costs does not include other costs which are real and which are incurred. By that I mean constant costs. So the costing provisions of the agreement which are in accordance with the regulations issued by the CTC provide that all that CP is entitled to receive from VIA are CP's avoidable costs, and under no circumstances can there be any notion that CP is somehow or other making a profit out of its relationship with VIA, or that we in fact recover all our costs, because we do not. The constant costs incurred by CP in the provision of that service are absorbed by the shareholders of CP.

The Chairman: What are the constant costs? What is their nature?

Mr. Wendlandt: First I should say that I am not a costing expert and I am not holding myself out to be one. Constant costs include such things as culverts, bridges, the original costs of laying the track, the grading involved in the original laying of the track—costs, as I understand it, that do not vary. In other word, constant costs are those that would be absorbed by the company whether that train was there or not. Hence, they are not recognized as variable costs and, therefore, we are not entitled to them.

The Chairman: What is the nature of the costs referred to as avoidable costs?

Mr. Wendlandt: The avoidable costs are all those costs which would be avoided if the train did not run.

The Chairman: What are they?

[Traduction]

des compensations pour les pertes qu'il aurait pu subir en ce qui a trait au service.

Le sénateur Riley: Des factures sont-elles établies tous les mois?

M. Wendlandt: L'accord d'exploitation régit très précisément la façon dont ces factures doivent être établies, leur contenu et la fréquence des paiements. Je pourrais ajouter que cet accord et les modalités de facturation ont été approuvés par VIA et CP Limitée et soumis par la suite à l'approbation de la CCT. Cette dernière a analysé l'accord et a recommandé qu'il soit sanctionné par le gouverneur en conseil, ce qui fut fait. Comme je l'ai déjà dit, les modalités de cet accord ont été scrutées à divers niveaux du gouvernement fédéral pour faire en sorte que les intérêts de VIA soient bien protégés. Il n'a pas été facile d'en venir à un accord car les représentants de VIA sont très habiles en matière de négociations.

Le sénateur Riley: Je n'ai pas d'autres questions pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Merci. Je pourrais peut-être en poser une moi-même. Vous avez dit que l'accord décrivait la façon dont VIA verse des compensations au CP pour ses pertes. Je croyais plutôt qu'il fixait les sommes que CP réclame pour l'utilisation de certaines installations.

M. Wendlandt: Peut-être le mot «pertes» est-il mal choisi. VIA paie les coûts inhérents à l'entente que le CP doit assumer pour offrir ce service. Ces coûts désignent les frais que le CP pourrait éviter s'il n'était pas tenu de maintenir un service voyageurs. Ils n'incluent toutefois pas les frais constants. Ainsi, les dispositions de fixation des coûts de cette entente, qui sont conformes à la réglementation de la CCT, prévoient que le CP ne peut exiger de VIA que les coûts inhérents à l'entente. Il serait tout à fait faux de prétendre que le CP retire d'autres avantages de ses liens avec VIA ou qu'en fait, nous recouvrons la totalité de nos frais; tel n'est pas le cas. Ce sont les actionnaires du CP qui absorbent les coûts constants qu'entraîne le maintien de ce service.

Le président: Pouvez-vous nous décrire ces coûts constants?

M. Wendlandt: Je dois d'abord dire que je ne suis pas un expert en comptabilité et que je ne prétends pas en être un. Les coûts constants ont trait aux ponceaux et aux ponts, à la pose des voies, au nivellement qu'elle comporte, etc. Ce sont les frais qui ne varient pas ou, en d'autres termes, ceux qui seraient de toute façon absorbés par l'entreprise, que les trains roulent ou non. Ils ne sont pas considérés comme coûts variables, et nous ne pouvons donc pas les recouvrer.

Le président: Qu'entendez-vous par coûts inhérents à l'entente?

M. Wendlandt: Ce sont les coûts qui pourraient être évités si le train ne roulait pas.

Le président: Quels sont-ils?

[Text]

Mr. Wendlandt: For instance, wages, fuel, maintenance of equipment and of the locomotives. These are some of the things that immediately come to mind. In other words, those costs which we would not incur if the train did not run.

The Chairman: Wages for whom?

Mr. Wendlandt: Crews and other personnel required for the operation of that passenger train.

Mr. W. H. Somerville, Gen Manager, Grain and Passenger Service, CP Rail: For instance, the wages of the people involved in the maintenance of the equipment.

Senator Muir: I realize that CP does not have many holdings as far as transportation is concerned in Nova Scotia. What do you have in operation in Nova Scotia at the moment so far as transportation is concerned? Do you follow the same line as VIA Rail in conjunction with VIA Rail, and are you closing out everything that you possibly can?

Mr. Somerville: In Nova Scotia there is a passenger service, as you know, senator, which operates between Halifax and Kentville, and Digby and Yarmouth. I assume, when you say "transportation," you mean passenger trains?

Senator Muir: Yes.

Mr. Somerville: The only change that I am aware of which has taken place occurred in the last few years and dealt with the maintenance of the equipment involved in that service. This maintenance of the equipment has been transferred from our facility in Kentville to CN's facility in Halifax. Other than that change, I think the service is run pretty much as it was three years ago.

Senator Muir: With improved equipment.

Mr. Somerville: It is the same rail liner, RDC equipment, as we call it. These are rail diesel cars which have been refurbished by VIA. I believe that the equipment has been upgraded to some extent.

Senator Muir: How old is that equipment?

Mr. Somerville: VIA's rail diesel car fleet is in the neighbourhood of 20 to 25 years old.

Senator Muir: If you are really hungry, it is possible to get something to eat on that short run?

Mr. Somerville: I do not believe so, no.

Senator Muir: Did that ever occur previously?

Mr. Somerville: I do not go back that far in the service, so I do not know. I imagine that at some time they had full-service trains on that route, but I am not really aware of just what service was provided.

Senator Muir: You say your equipment is 25 years old.

Mr. Somerville: I would just explain that this is VIA's equipment, although I may have said it was ours.

Senator Muir: Let's be frank: Have you followed the practice of VIA Rail which seems to be to make it as uncomfortable as possible for passengers to use these rail liners so that

[Traduction]

M. Wendlandt: Ce sont par exemple les salaires et les dépenses reliées au carburant et à l'entretien du matériel et des locomotives. Ce sont les premiers exemples qui me viennent à l'esprit. Encore une fois, il s'agit des coûts que nous n'aurions pas à assumer si le train ne roulait pas.

Le président: Les salaires de qui?

M. Wendlandt: Des équipes et des employés chargés de faire rouler ce train voyageurs.

M. W. H. Somerville, directeur général, service céréaliers et voyageurs, CP Rail: Par exemple, les salaires de ceux qui assurent l'entretien du matériel.

Le sénateur Muir: Je crois que le CP ne dispose pas d'avoirs très importants en ce qui concerne le transport en Nouvelle-Écosse. À l'heure actuelle, à quoi équivalait votre matériel de transport dans cette province? Essayez-vous, comme VIA Rail, de réduire les services le plus possible?

M. Somerville: En Nouvelle-Écosse, il existe un service voyageurs, sénateur, entre Halifax et Kentville, et entre Digby et Yarmouth. Je suppose qu'en parlant de «transport», vous désignez les trains voyageurs?

Le sénateur Muir: Oui.

M. Somerville: La seule modification dont j'aie eu connaissance s'est produite au cours des dernières années et concernait l'entretien du matériel utilisé pour ce service. Il a été décidé que les travaux d'entretien du matériel ne seraient plus effectués à nos ateliers de Kentville, mais à ceux du CN, à Halifax. Ce transfert mis à part, je crois que le service est assuré à peu près de la même façon qu'il y a trois ans.

Le sénateur Muir: Le matériel a été amélioré.

M. Somerville: Nous utilisons les mêmes autorails qui ont été remis à neuf par VIA. Je crois que le matériel a été amélioré dans une certaine mesure.

Le sénateur Muir: De quand date ce matériel?

M. Somerville: La flotte d'autorails de VIA date de vingt à vingt-cinq ans.

Le sénateur Muir: Est-il possible de prendre des repas pour ce court trajet?

M. Somerville: Je ne crois pas.

Le sénateur Muir: Ce service a-t-il déjà été offert?

M. Somerville: Je n'ai pas assez d'expérience pour vous répondre. J'imagine qu'à une certaine époque, les trains qui effectuaient ce parcours offraient un service complet, mais je n'en connais pas exactement la nature.

Le sénateur Muir: Vous dites que votre matériel date de vingt-cinq ans.

M. Somerville: J'aimerais simplement préciser qu'il s'agit du matériel de VIA, même si j'ai laissé entendre que c'était le nôtre.

Le sénateur Muir: Soyons francs. Imitez-vous VIA Rail qui semble s'efforcer de rendre ces autorails les plus inconforta-

[Text]

people will become so disgusted that they will not want to use them, and then come to government and say that no one is using the rail services?

Just last week I took a VIA Rail train from Sydney to Halifax, and both of the wagons, carriages or crates, whatever you want to call them, were packed; in fact, some people were standing. What you could obtain in the form of sustenance was, I would say, ridiculous. Are you trying to encourage people to use these short runs?

Mr. Somerville: I believe the first question was: "Are you trying to discourage people?" The answer to that is, no.

Senator Muir: I would expect you to say that.

Mr. Somerville: I should perhaps explain our part in this exercise. It is a shared responsibility with VIA Rail. We supply the tracks and the crews. We really have nothing to do with supplying on-board meals or service on board the trains; that is now a VIA responsibility.

In answer to your question, Canadian Pacific is not trying to discourage anyone from riding any trains.

Senator Muir: I will give you full marks for that. I have travelled with CP all across the country and, frankly, it is a lot better than the service offered by CN.

Mr. Somerville: I will second that.

Senator Muir: I will give credit where credit is deserved. I was interested in your involvement in the short run.

The Chairman: I have some questions which arise out of statements made before us by previous witnesses. I do not pretend to use their words, but I will convey to you the subject matter of their comments. One comment has to do with the information concerning charges furnished or not furnished by CP to VIA. There is the following sentence from a VIA letter:

Indeed, as was previously explained to your Committee in the course of VIA's appearance on December 3, 1981, 60 per cent of the costs of VIA operations are railway charges of which VIA receives only limited detail from CN and nothing at all from CP.

Would you care to comment on that?

Mr. Wendlandt: The question of providing VIA with adequate information is an issue which is, in my mind, resolved. The operating agreement which was entered into in 1978 came to an end in April of 1981. It was subsequently continued until the end of last year, that is, December 31. It was again continued for one year.

It is in that last extension agreement that the parties did agree that management information would be made available to VIA.

The parties, by that I mean CP, CN and VIA, are presently discussing the nature and extent of that information and the costs involved in providing that information. As I see it, that issue has now been resolved as between the parties.

[Traduction]

bles possibles pour décourager les gens de les utiliser et pouvoir dire au gouvernement que les trains roulent à vide?

La semaine dernière encore, j'ai fait le trajet Sydney-Halifax à bord d'un train de VIA Rail; les deux wagons et les porte-bagages étaient remplis et certains voyageurs ont même fait le trajet debout. La nourriture offerte était, à mon avis, complètement inadéquate. Essayez-vous d'encourager les gens à effectuer ces trajets courts?

M. Somerville: Je crois que la première question était: essayez-vous de décourager les gens? J'y répondrai par la négative.

Le sénateur Muir: Je n'en attendais pas moins de vous.

M. Somerville: Je pourrais peut-être expliquer notre rôle. Nous partageons des responsabilités avec VIA Rail. Il est vrai que nous fournissons les voies et les équipes, mais c'est maintenant à VIA, et pas à nous, que revient la responsabilité de servir des repas ou d'assurer les services à bord des trains.

Pour répondre à votre question, le Canadien Pacifique n'essaie pas de décourager qui que ce soit de prendre le train.

Le sénateur Muir: À ce propos, vous avez droit à toute ma considération. J'ai parcouru tout le pays à bord des trains du CP et, franchement, le service est bien meilleur que ce qu'offre le CN.

M. Somerville: Je suis d'accord avec vous.

Le sénateur Muir: Je reconnais à chacun ses mérites lorsqu'il y a lieu de le faire. Je m'intéressais à vos responsabilités en ce qui concerne les trajets courts.

Le président: Je voudrais vous poser quelques questions qui découlent de déclarations que d'autres témoins nous ont faites. Je ne prétends pas citer leurs paroles exactes, mais je vous soumetts le contenu de leurs commentaires. L'un d'eux concerne l'information relative à ces frais que le CP fournit ou omet de fournir à VIA. Je vous lis une phrase tirée d'une lettre de VIA:

En fait, comme l'ont expliqué à votre Comité les représentants de VIA qui ont témoigné le 3 décembre 1981, 60 p. 100 des frais d'exploitation de VIA constituent des frais ferroviaires; le CN ne fournit à VIA que des informations restreintes à ce sujet et le CP, aucune.

Voudriez-vous commenter cette phrase?

M. Wendlandt: À mon avis, la question de fournir à VIA des données appropriées est réglée. L'accord d'exploitation qui est entré en vigueur en 1978 a pris fin en avril 1981. Il a par la suite été reconduit jusqu'à la fin de l'année dernière, soit le 31 décembre. Une nouvelle prolongation d'un an a été convenue.

C'est pour cette dernière prolongation que les parties ont décidé que des informations administratives seraient mises à la disposition de VIA.

Les parties, et j'entends par là le CP, le CN et VIA, discutent actuellement de la nature et de l'étendue de ces données, de même que de ce qu'il en coûte pour les fournir. Selon moi, les parties ont déjà résolu ce problème.

[Text]

In other words, there has never been a reluctance on the part of CP to make information available. We have lived up to the terms of the agreement which existed between ourselves and VIA. VIA has now, as a condition of extending the existing agreement, requested that there be a formal undertaking by CP to make certain management information available to VIA. They have received that undertaking from CP and from CN.

The Chairman: How recent is that undertaking?

Mr. Wendlandt: That undertaking would have been entered into immediately prior to the end of the year.

The Chairman: Do you mean sometime in December?

Mr. Wendlandt: Yes, the latter part of December; I have forgotten the date.

Mr. Somerville: December 31 is the date of the agreement in which that is contained.

The Chairman: Is this something that was not contained in the former agreement?

Mr. Wendlandt: That is correct.

The Chairman: In answer to the sentence I read to you, you are saying that whatever may have been the accuracy of that statement on December 3, it is no longer accurate?

Mr. Wendlandt: That is correct.

The Chairman: Would your comments also apply to the following sentence?

VIA must be in a position to understand the relationship between railway charges and the services to which they relate. For this purpose, VIA has been pressing CN and CP in order that they provide a breakdown of their contract charges by unit of output so that VIA be in a position to plan its services with adequate knowledge of the cost impact of variations in the types and levels of services.

Mr. Wendlandt: Discussions are ongoing to find out exactly what type of information VIA requires. It is hoped that at the end of the discussions VIA will receive the information that it thinks it requires and that we can provide.

The Chairman: What kind of information is it likely you could not provide?

Mr. Wendlandt: Various requests of VIA, over time, have been extremely detailed, going down to the elements that make up unit costs. We have resisted making that information available for two basic reasons: One, in our view, that is not required; and, two, it is confidential.

We have said we will make information available to VIA management. The difference, in our view, is that it is legitimate for VIA to know what the cost of operating a car is. Therefore, we would be prepared to give to VIA the cost per mile of operating a car. If VIA were to ask what that unit cost was made up of, we would say that it obviously involves labour, material, fuel and others. Then VIA might want to know the components of that. We would simply say no, that

[Traduction]

En d'autres termes, le CP n'a jamais hésité à fournir ces informations. Nous avons respecté les modalités de l'accord qui nous lie à VIA. Cette dernière entreprise a accepté la reconduction de l'entente existante à condition que le CP s'engage formellement à mettre à la disposition de VIA certains renseignements administratifs. Le CP et le CN ont tous deux accepté cette condition.

Le président: De quand date cet engagement?

M. Wendlandt: L'accord serait entré en vigueur juste avant la fin de l'année.

Le président: Au mois de décembre?

M. Wendlandt: Oui, vers la fin de décembre; j'ai oublié la date exacte.

M. Somerville: L'accord comportant cette condition date du 31 décembre.

Le président: Est-ce un nouvel élément par rapport à l'ancien accord?

M. Wendlandt: Oui.

Le président: Suite à la phrase que je vous ai lue, vous soutenez que si cette proposition pouvait être juste le 3 décembre, elle ne l'est plus à l'heure qu'il est?

M. Wendlandt: C'est cela.

Le président: Vos commentaires s'appliqueraient-ils également à l'extrait suivant?

VIA doit être en mesure de comprendre les liens qui existent entre les frais ferroviaires et les services auxquels ils se rattachent. Pour ce faire, VIA a demandé instamment au CN et au CP de fournir une ventilation de leurs frais contractuels par unité de production pour pouvoir planifier ses services tout en connaissant les répercussions que pourraient avoir, en termes de coûts, les variations des types et des niveaux de service.

M. Wendlandt: Des discussions sont en cours pour déterminer avec précision la nature des informations que VIA réclame. Il est à souhaiter qu'à la fin des pourparlers, VIA redevra les renseignements qu'elle juge indispensable et que nous pouvons lui fournir.

Le président: Quelle est la nature des informations que vous ne pourriez fournir?

M. Wendlandt: Par le passé, VIA nous a demandé des données extrêmement détaillées pouvant même comprendre les éléments qui déterminent les coûts unitaires. Nous avons refusé de divulguer ces informations pour deux raisons fondamentales: premièrement, nous jugeons que VIA n'en a pas besoin, et deuxièmement, elles sont confidentielles.

Nous nous sommes engagés à mettre à la disposition de VIA des données administratives. Selon nous, VIA est justifiée de demander le coût d'exploitation d'un wagon. Nous sommes donc disposés à accéder à sa requête. Si VIA nous demandait quels sont les éléments constitutifs de ce coût unitaire, nous répondrions que la main-d'œuvre, le matériel, le carburant et d'autres facteurs entrent en ligne de compte. Et si VIA nous demandait encore plus de détails sur ces facteurs? Nous

[Text]

that is of too great a detail, It is highly confidential information and precisely that information which the competitors of CP would love to have. That is certainly one of the factors that is taken into consideration in rate-making and it is sensitive information. We felt that VIA did not need that for its purposes.

If I may illustrate again by way of example, when VIA made the management decision to buy certain LRC equipment, presumably it made that decision—and I am not saying that that decision was made alone—on the basis of analyzing the equipment they had, the type of services they would like to have, the type of improvements they needed and, basically, the money they had for capital improvements. When they went to Bombardier to buy equipment, they quoted a price to VIA. I am not so sure it would have been legitimate for VIA to have said: "That is fine. We like the price, but we would like to know the labour component in the price, the fuel component in the price and the overhead component in the prices." Once VIA knew all of this, they could simply tell Bombardier that they did not like the price. It is precisely that type of detailed information that VIA wishes from us and we are not prepared to give it to them.

As I said, this matter has not been resolved. It has been resolved only to the point of making certain information available to VIA. The discussions currently going on are to determine how much information and how much detail we will provide, the cost of providing that information and, indeed, whether that information is available. Some of that information is not available and will have to be developed. But there is a specific undertaking from us to make certain information available to VIA.

The Chairman: I am not sure that I understand clearly what information you are not prepared to give VIA. Are you not prepared to give VIA the components of a particular charge?

Mr. Wendlandt: Yes. But as far as I know, VIA is not requesting that from us. There have been meetings and exchanges of requests, and we have looked at those requests and told VIA what we are prepared to give them. Those discussions are continuing.

I cannot tell you right now that, in fact, at some moment in time VIA might say that they want more information. That may occur, but VIA presumably has the right, as it always had, to go before the CTC and bring on application.

We should not forget, honourable senators, that prior to the last extension we were living up to our agreement with VIA, but VIA wanted more than what had been provided for. We simply relied on the provisions of law which are available to us and which precisely protect the type of information that VIA wants from us—that is, confidential information.

We are only obliged to give that information to the CTC, and the CTC, of course, has that information. It is also required by law to ensure that that information is not made available to others, including VIA.

[Traduction]

refuserions simplement de lui fournir ces détails. Il s'agit de renseignements hautement confidentiels, ceux-là mêmes que les concurrents du CP aimeraient bien avoir. Ces données sont très importantes et nous nous en inspirons pour fixer nos tarifs. Nous avons jugé que VIA n'en avait pas besoin.

Je citerai un autre exemple. Avant de prendre la décision administrative d'acheter du matériel LRC, VIA doit notamment analyser le matériel dont elle dispose déjà, définir les services qu'elle aimerait avoir et les améliorations dont elle a besoin, et évaluer les ressources qu'elle peut consacrer aux améliorations. La décision prise, elle s'adresse à Bombardier qui fixe un prix. Je ne suis pas si sûr que VIA serait justifiée de demander à Bombardier dans quelle mesure les coûts de la main-d'œuvre et de l'énergie et les frais généraux sont reflétés dans le prix demandé. Ces renseignements obtenus, VIA pourrait décider que le prix ne l'intéresse plus. C'est précisément ce genre d'informations détaillées que VIA veut obtenir de nous et nous ne sommes pas disposés à les lui fournir.

Comme je l'ai dit, ce problème n'a pas été résolu. Il ne l'a été que dans la mesure où VIA pourra consulter certaines données. Les discussions en cours visent à déterminer l'étendue, la précision, le coût et la disponibilité des informations. Certaines données manquent et il faudra les recueillir. Mais nous nous engageons de façon précise à mettre certaines informations à la disposition de VIA.

Le président: Je ne suis pas certain de bien comprendre quelles informations vous refusez de donner à VIA. N'êtes-vous pas prêts à donner à VIA des détails sur les éléments d'un compte donné?

M. Wendlandt: Oui. Cependant, pour autant que je sache, VIA ne nous le demande pas. Des rencontres et des échanges de requêtes ont été organisés, nous avons analysé ces demandes et nous avons décrit les données que nous pouvons fournir. Ces discussions se poursuivent.

Pour l'instant, je ne puis dire si VIA en demandera davantage. Le cas peut se produire, mais on suppose que VIA a le droit, comme elle l'a toujours eu, de soumettre une demande à la CCT.

Il ne faut pas oublier, honorables sénateurs, qu'avant la dernière reconduction, nous respections l'accord conclu avec VIA, mais cette dernière demandait plus que convenu. Nous nous en sommes donc remis aux dispositions légales qui sont à notre portée et qui garantissent la protection des renseignements que VIA veut obtenir de nous, c'est-à-dire des renseignements confidentiels.

Seule la CCT peut exiger de nous ces informations et elle se prévaut de sa prérogative. La loi interdit en outre à la CCT de transmettre ces renseignements à d'autres, et notamment à VIA.

[Text]

As I have said, VIA has said at various times that they are not exactly another company, that they are an agency of the Crown, but so is CN. I do not think that that is a legitimate point. If there is a legitimate request from VIA for certain information, that request will be dealt with. VIA has a commitment from us that we will make management information available to them.

The Chairman: Who determines what falls within the definition of "management information"?

Mr. Wendlandt: The two parties obviously discuss that between themselves and come to some agreement. If no agreement is arrived at, presumably VIA will go to the CTC who will arbitrate whether or not VIA has made a legitimate request.

Mr. Somerville: May I add to that, Mr. Chairman?

The Chairman: Certainly.

Mr. Somerville: In fact, what has happened is that VIA officials have presented to both CN and CP a list of the information required under the heading "Management Information". That was on November 24 of last year. This was really the first defined list we had seen.

The Chairman: What was the date again?

Mr. Somerville: November 24, 1981.

At that time we were involved—that is, CP was involved—with CN and VIA and officials from Transport Canada in trying to sort out some of these issues that had become irritating to all parties. That had to do with cost information—that was the terminology that was used.

As Mr. Wendlandt has stated, we took the position that the disclosure of the components of our unit costs was not something that we wanted to be involved in with VIA or anybody else other than the CTC. That type of information is given for CTC auditing purposes. Mr. Wendlandt explained those reasons.

We have, in fact, now entered into discussions with regard to management information such as the cost of running a car for a mile or a train for a mile, and the cost of crew wages on trains, but we are not including the components that make up those costs.

I think we will be in a position soon to give VIA the cost of a train per mile or the cost of a car per mile, but this is really in the realm of business management. VIA, I think, wishes to know how much it costs to operate another car on a train. We do not possess that information at the moment, but we are working towards providing it so that VIA can make management decisions as to whether they want to run another car on a train, or take a car off. To do that they say they need to be in possession of the figures so they can make proper business decisions.

VIA gave the two railroads a list of their management information requirements on November 24 at an open forum with VIA, CN, CP, Transport Canada officials and the CTC present. Approximately one week later, I believe on December 3, we replied verbally to VIA at another similar meeting that,

[Traduction]

Comme je l'ai dit, VIA ne se décrit pas comme une entreprise ordinaire, mais comme une société d'État; c'est toutefois aussi le cas du CN. Je ne crois pas que cette attitude soit justifiée. Si VIA demande des renseignements qu'elle a le droit d'obtenir, nous accèderons à sa demande. Après tout, nous nous sommes engagés à lui transmettre des renseignements administratifs.

Le président: Qui détermine ce qui entre dans la définition de «renseignements administratifs»?

M. Wendlandt: Les deux parties en discutent et concluent une entente. Si elles ne s'entendaient pas, on peut supposer que VIA s'adresserait à la CCT qui déterminerait à son tour si la requête de VIA est justifiée.

M. Somerville: Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président?

Le président: Certainement.

M. Somerville: En fait, des représentants de VIA ont remis au CP et au CN une série de demandes de renseignements devant figurer dans la rubrique «renseignements administratifs». Cela s'est passé le 24 novembre dernier. Il s'agit là de la première liste qui nous ait été communiquée.

Le président: Pouvez-vous répéter la date?

M. Somerville: Le 24 novembre 1981.

A cette époque, nous tentions, en collaboration avec des représentants du CN, de VIA et du ministère fédéral des Transports, de cerner une partie des problèmes qui irritaient tout le monde. Nous discutons des informations relatives aux coûts, pour utiliser la terminologie d'alors.

Comme l'a déclaré M. Wendlandt, nous avons fait comprendre aux autres parties que nous n'étions pas intéressés à divulguer à VIA ou à qui que ce soit d'autre, les composantes de nos coûts unitaires; ces données ne sont transmises qu'à la CCT, à des fins de vérification. M. Wendlandt a expliqué nos motifs.

Nous avons entrepris des discussions portant sur des renseignements administratifs comme ce qu'il nous en coûte pour faire rouler un wagon ou un train sur une distance d'un mille, les salaires des équipes de trains, etc. Mais nous ne divulguons pas les éléments constitutifs de ces coûts.

Je pense que nous serons bientôt en mesure de dire à VIA ce qu'il nous en coûte pour chaque mille qu'un wagon ou un train parcourt, mais ce sont là des éléments de gestion commerciale. Je crois que VIA aimerait savoir combien il en coûte pour faire rouler le train avec une voiture de plus. Nous ne disposons pas de ces données pour l'instant, mais nous essaierons de les fournir à VIA qui pourra alors décider s'il est plus avantageux d'ajouter ou d'enlever une voiture. Ils veulent avoir les chiffres en main pour prendre les bonnes décisions du point de vue commercial.

Le 24 novembre, VIA a remis au deux sociétés ferroviaires une liste de ses exigences en matière de renseignements administratifs, autour d'une table ronde réunissant des représentants de VIA, du CN, du CP, du ministère fédéral des Transports et de la CCT. Environ une semaine plus tard, le 3

[Text]

in fact, we thought we could supply a great deal of this management information. Subsequent to that, the existing contract was extended, and a condition of that extension was that we work together to provide the management information required by VIA.

Subsequent to December 31—the date of the extension—and approximately two weeks ago now, we had a meeting with VIA where we began to get into the fine detail as to what, in fact, could be provided and when, and that is where we are now. The ball is with Canadian Pacific to get back to VIA, and we intend to do so shortly to explain and outline exactly what we can do and when we can do it.

All of the information they require is not readily available. We do not necessarily run our business the way VIA runs its business in so far as the processing and use of information is concerned. But some of this information is available and it will be provided as quickly as possible. The rest of the information will take time to develop.

The Chairman: I suppose, from what Mr. Wendlandt has said, it is not a question of whether you can provide it, but, rather, whether you will provide it. And the ground on which you cannot provide it is that it is confidential?

Mr. Wendlandt: That is correct.

Mr. Somerville: We are really talking about two things: management information and the disclosure of how we make up our costs, not only to VIA but within the company. If that fine, detailed cost information ever got into the wrong hands, it could be very damaging to Canadian Pacific.

We intend to live up to the commitment we made to VIA through the extension agreement to provide them with the information they need to manage their business. It is not seen by any of our people why VIA would need what we refer to as cost disclosure information.

I should emphasize that the information we are saying that we are reluctant to give VIA—we are going to give them enough so that they can manage their business—is in fact the information given to the CTC so that they can audit our costs to VIA.

The Chairman: I seem to recall the CTC are far behind in their auditing, and in any event, they do not really audit but just make sure that the nomenclature that you use in your accounting falls within the proper ranges without examining just how the amount of money that might fall under a particular item fits in with good accounting costs.

Mr. Somerville: I understand that they will complete the audits for 1978-79 next month some time.

The Chairman: Yes.

Mr. Somerville: That is how far behind they are. They would normally be a year behind because if you give consideration to the costs that are incurred towards the end of any

[Traduction]

décembre, je crois, au cours d'une rencontre semblable, nous avons répondu à VIA que nous pourrions probablement lui fournir une bonne partie de ces renseignements administratifs. Par la suite, toutefois, le contrat actuel a été reconduit; il est maintenant assorti d'une condition prévoyant que nous devons coopérer pour fournir certains renseignements administratifs à la demande de VIA.

Après le 31 décembre, date de la reconduction, et il y a environ deux semaines, nous avons rencontré de nouveau des représentants de VIA pour, cette fois, fixer les détails de ce qui pourrait être fourni et à quelle date; c'est là où nous en sommes. La balle est dans notre camp et nous avons l'intention de fournir prochainement des détails précis sur ce que nous pouvons faire et sur les échéances.

Nous n'avons pas en main toutes les données demandées. Nous ne traitons et n'utilisons pas nécessairement l'information de la même façon que VIA. Nous avons déjà une partie des données, que nous livrerons le plus tôt possible; le reste suivra.

Le président: Je suppose, d'après ce qu'a affirmé M. Wendlandt, que la question n'est pas de savoir si vous pouvez fournir les renseignements, mais si vous les fournirez. Et vous basez votre refus sur le caractère confidentiel des renseignements?

M. Wendlandt: C'est exact.

M. Somerville: Deux éléments sont en cause: les renseignements administratifs d'une part et, d'autre part, la divulgation des données qui nous permettent de fixer nos coûts, non seulement à l'intention de VIA, mais aussi à l'intérieur de notre entreprise. Si jamais ces renseignements détaillés sur les coûts étaient utilisés à mauvais escient, ils pourraient causer des torts considérables au Canadien Pacifique.

Nous avons l'intention de respecter l'engagement que comporte la reconduction de l'entente avec VIA et de fournir à cette dernière l'information qui lui permettra de gérer ses affaires. Aucun de nos employés ne comprend pourquoi VIA aurait besoin de ces détails sur la fixation des coûts.

Je dois préciser que l'information que nous hésitons à fournir à VIA, celle dont elle n'a pas besoin pour gérer ses affaires, est en même temps celle que nous soumettons à la CCT pour qu'elle puisse vérifier les coûts que nous fixons à l'intention de VIA.

Le président: Je crois me souvenir que la CCT a beaucoup de retard dans ses travaux de vérification et, de toute façon, elle ne procède pas à une vérification en profondeur mais s'assure simplement que la nomenclature de votre comptabilité est suffisamment précise; elle ne se demande pas si une somme inscrite sous une rubrique donnée correspond à des coûts comptables exacts.

M. Somerville: Je crois savoir que la CCT terminera le mois prochain la vérification pour 1978-1979.

Le président: Oui.

M. Somerville: C'est là qu'elle en est. Normalement, le retard devrait être d'un an car si l'on tient compte des coûts assumés vers la fin d'une année donnée, on comprend qu'il

[Text]

given year, it takes quite a while for us to presnet them with the information and for them to audit it.

The Chairman: When does your financial year end?

Mr. Somerville: December 31.

The Chairman: How long does it take to get the audited information to your own satisfaction?

Mr. Somerville: I do not know the answer to that.

Mr. Wendlandt: The annual shareholders' meeting is held in the first week of May, so that the preparation of the balance sheet of the company would presumably be between December 31 and May. One would assume that by the end of March it would be ready. There may, indeed, be a specific date by which the balance sheet of the company is ready for approval by the board of directors.

The Chairman: I take it, in any event, that the annual meeting would have to be finished with the audited results of the previous year?

Mr. Somerville: Yes.

Senator Riley: Mr. Chairman, in respect to the years 1978 and 1979 in the CTC audit, has the CTC requested much detailed information other than what has been included in the billings that you made to VIA?

Mr. Somerville: The information that is given to VIA by Canadian Pacific is just an estimate of the costs for services. The information that is given to the CTC for purposes of audit really amounts to a complete opening of the company's books to scrutiny by the CTC. In fact, the audit, as I understand it—although I do not participate in the audit—is done by CTC people coming to Windsor Station and literally going through our accounts with a fine-tooth comb to ensure that we have only charged VIA with the avoidable costs as called for in the costing regulations.

The other information we are talking about is information that is presently given to VIA with the monthly bills, and information that will be given to them in increasing amounts with the monthly bills and which will allow them to manage their business. If I may suggest, there are two different aspects here. One aspect is the management of a business through the use of an information system, and the other aspect is the auditing of our accounts by the CTC, which as stated consists of CTC inspectors going through the company's books.

Senator Riley: As an example, let us take car maintenance. How can the auditors of CTC reconcile your figures with the billings without consulting with VIA in respect to individual items?

Mr. Somerville: I am sorry, I do not follow the question.

Senator Riley: Let us take car maintenance as an example. You bill them for car maintenance because it is done by your shops or employees.

Mr. Somerville: Yes.

Senator Riley: If there are items in the billings which should be verified by VIA, how can the CTC auditors confirm your itemized billings in respect to car maintenance without consul-

[Traduction]

nous faille un certain temps pour les soumettre à une vérification.

Le président: Quand prend fin votre année financière?

M. Somerville: Le 31 décembre.

Le président: Combien de temps vous faut-il pour obtenir des données vérifiées qui vous satisfont?

M. Somerville: Je ne peux vous répondre.

M. Wendlandt: L'assemblée annuelle des actionnaires a lieu au cours de la première semaine de mai, et c'est donc entre le 31 décembre et le mois de mai que le bilan de l'entreprise est préparé. On peut supposer qu'il est prêt vers la fin de mars. Il peut en fait y avoir une date précise à laquelle le bilan devra être prêt à soumettre au conseil d'administration.

Le président: De toute façon, les résultats vérifiés de l'année antérieure doivent avoir été étudiés lors de l'assemblée annuelle?

M. Somerville: Oui.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, pour ce qui est des années 1978 et 1979, la CCT a-t-elle demandé, pour sa vérification, des informations plus détaillées que ce qui était contenu dans les factures que vous avez envoyées à VIA?

M. Somerville: Le Canadien Pacifique ne fournit à VIA qu'une estimation des coûts des services. Par contre, l'information soumise à la CCT pour fins de vérification nécessite une analyse complète de la comptabilité de l'entreprise. En fait, je pense que la vérification, même si je n'y participe pas, est effectuée par des agents de la CCT qui viennent à la gare Windsor et passent littéralement nos comptes au peigne fin pour s'assurer que nous n'imputons à VIA que les coûts inhérents à l'entente, comme on les appelle dans les règlements sur la fixation des coûts.

L'autre information dont nous parlons est celle qui accompagne actuellement les factures mensuelles remises à VIA; nous lui en fournirons de plus en plus pour lui faciliter la gestion de ses comptes. Permettez-moi d'expliquer les deux aspects dont il faut tenir compte. En premier lieu, la gestion de notre entreprise nécessite la mise en place d'un système d'information; en second lieu, nous devons soumettre nos comptes à la vérification des inspecteurs de la CCT, qui parcourent tous nos livres comptables.

Le sénateur Riley: Parlons par exemple de l'entretien des wagons. Comment les vérificateurs de la CCT peuvent-ils établir un lien entre vos chiffres et les factures sans consulter VIA à propos de chaque rubrique?

M. Somerville: Je regrette, mais je ne comprends pas votre question.

Le sénateur Riley: Nous parlons de l'entretien des wagons. Vous en imputez les frais à VIA parce que les travaux sont effectués dans vos ateliers ou par vos employés.

M. Somerville: Oui.

Le sénateur Riley: S'il se trouve dans les factures des rubriques qui devraient être vérifiées par VIA, comment les vérificateurs de la CCT peuvent-ils approuver ces factures qui

[Text]

tation with VIA? I am not suggesting that billings may be padded, but I am suggesting that it would be impossible for the auditors of CTC to reconcile the information which you give them in confidence without an examination of that information by VIA.

Mr. Wendlandt: The charges that are given to VIA for the services provided by CP to VIA are charges that are based on estimates. They must necessarily be based on estimates because one is talking about costs to be incurred. We do not know what the costs will be until the costs are incurred. Therefore, at the time that VIA pays us, we do not know what, in fact, are the costs that have actually been incurred.

Let me explain that. When VIA pays us, they do so on the basis of anticipated estimated costs. These are costs that we think are going to be incurred in that month or with respect to that service.

Senator Riley: That is for the 12 monthly billings?

Mr. Wendlandt: Yes. What the CTC does is not so much going into whether or not these estimates are accurate—they certainly can do that—but they decide whether or not in fact we have incurred the costs that we thought we would incur. Therefore, the reconciliation is between the amounts that we have received from VIA against the costs that we have incurred in the provision of that service.

Senator Riley: Will you explain to us what may be the reason for the thirteenth billing?

Mr. Wendlandt: The thirteenth bill is an absolute requirement if, in fact, you deal with matters of cost and estimates of costs. There is no profit here. Therefore, we are saying to VIA we think, based upon our experience of last year, and bearing in mind that the CTC is behind two years in their audit which really means we are basing ourselves on approved figures that are two years old, that we will incur certain future costs or a future level of costs with respect to the provision of that service. That estimate assumes a certain level of costs. It also assumes that our estimates of the inflation factors for the coming year are accurate and, furthermore, it assumes that there will be no variations in the work levels that VIA demands of us. VIA can say to us, "You CP, shall operate more trains", or "We, VIA, require four more locomotives." Under the operating agreement, we can agree to the increase in service. However, the costs that are actually incurred in the provision of these increased services may not have been fully estimated at the time we gave our initial anticipated charges to VIA. Therefore, the thirteenth bill has the purpose of reconciling the 12 monthly bills with what we then see as having been the total costs that we have incurred with respect to the total year.

That is the thirteenth bill. I should say, in all fairness, that the agreement provides for a fourteenth bill, which is issued once the CTC has gone through our books and has blessed the figures. At that moment in time they say "CP, you have either overcharged, undercharged, or you are right on" with respect to the billings to VIA. Overcharges by CP will be repaid by CP; undercharges by CP will be paid for by VIA; and, if we

[Traduction]

concernent l'entretien des wagons, sans consulter VIA? Je ne sous-entend pas que les factures peuvent être gonflées, mais j'estime qu'il serait impossible pour les vérificateurs de la CCT de comprendre l'information que vous leur soumettez confidentiellement sans que VIA en prenne connaissance.

M. Wendlandt: Les frais que le CP impute à VIA pour les services qu'il lui offre sont basés sur des estimations. Il faut qu'il en soit ainsi car nous parlons de coûts qu'il est impossible de déterminer de façon précise tant qu'ils n'auront pas été assumés. Ainsi, au moment où VIA nous paie, nous ne connaissons pas encore le montant précis des coûts subis.

Laissez-moi vous expliquer. VIA nous rembourse à l'avance le montant estimatif des coûts que nous pensons devoir assumer au cours d'un mois ou pour un service donné.

Le sénateur Riley: Vous parlez de douze factures mensuelles?

M. Wendlandt: Oui. En fait, la CCT ne vérifie pas si ces estimations sont exactes, bien qu'elles puissent certainement le faire, mais elle détermine si nous avons effectivement subi les coûts prévus. Il faut donc faire la correspondance entre les sommes que nous avons reçues de VIA et les coûts que nous assumons pour offrir le service.

Le sénateur Riley: Pourriez-vous nous expliquer pourquoi il existe une treizième facture?

M. Wendlandt: C'est une nécessité dès qu'il est question de coûts et d'estimations de coûts. Il n'y a pas de profits en cause. Compte tenu de nos résultats pour l'année antérieure et du fait que la CCT a un retard de deux ans dans ses travaux de vérification, ce qui signifie que nous nous inspirons de chiffres approuvés mais datant de deux ans, nous soumettons à VIA ce que nous croyons être la meilleure estimation possible des coûts qui seront rattachés à un service donné. Pour établir ces estimations, nous prenons certains coûts pour acquis. Nous supposons également que notre évaluation des facteurs inflationnistes est juste et que le niveau de services exigé par VIA ne variera pas. Évidemment, VIA peut nous demander d'augmenter le nombre de nos trains ou d'ajouter quatre locomotives à sa flotte, et nous pouvons nous plier à cette exigence aux termes de l'accord d'exploitation. Il se peut toutefois que les coûts réels liés à ce service accru aient été mal évalués lors de la facturation initiale. La treizième facture ramène donc l'équilibre entre les douze factures mensuelles et le total des coûts subis pour l'ensemble de l'année.

Voilà à quoi sert la treizième facture. En toute justice, je dois dire que l'entente en prévoit une quatorzième, établie une fois que la CCT a examiné nos livres et approuvé les chiffres qui y figurent. Celle-ci détermine alors si nous avons réclamé trop ou trop peu de VIA, ou si nos factures étaient exactement conformes à la réalité. Le CP rembourse le trop-perçu ou VIA verse au CP le moins-perçu; et si tout s'équilibre parfaitement,

[Text]

are right on, I think we should all have a glass of champagne, because it is very rare that that can happen. It is almost impossible for us to be within 5 per cent of what we estimated would be the cost of providing those services to VIA, and as set fourth in the thirteenth bill. If a year in advance we were to ask our economists "What do you think will be the inflationary rate for 1981?" I am not sure that they would not be out by more than 5 per cent. That is leaving entirely aside the level of services that VIA had anticipated for that year, or leaving aside all other matters that affect costs. So 5 per cent is not bad.

There is nothing surprising about a thirteenth bill. The thirteenth bill has been provided for in the agreement. The principle of a thirteenth bill has been around ever since the costing order has existed, except that it did not take the form of a thirteenth bill, and it is an absolute requirement if you wish to reconcile the accounts.

After all—and this is a most important point—it is a safeguard to VIA. With the thirteenth and fourteenth bill, VIA will have an idea of exactly how much the costs were in connection with the provision of those services, and will have the assurance—certainly so far as the fourteenth bill is concerned, and also the thirteenth, to a degree—that the railways have not overcharged; in other words, have not charged more than their avoidable costs to VIA. So I believe it is a safeguard to VIA, and it should be looked at in that light—and at the time the agreement was entered into, it was looked at on that basis. To describe the thirteenth bill as surprising is unfair, to say the least. There is nothing surprising about it. The agreement clearly provides for it.

Senator Riley: Let us get back to car maintenance. Is the share of the maintenance of those cars, which is carried out by CP, done so at the specific request of VIA with respect to specific equipment?

Mr. Somerville: Perhaps I can explain that. VIA's locomotives which operate and Canadian Pacific—there are 28 ex-Canadian Pacific locomotives now owned by VIA—are maintained to a standard agreed upon with VIA at our plant in Calgary. The car equipment is maintained at a facility which we call the Glen Yard in Montreal. Those pieces of equipment, both the locomotives and the cars, are maintained to standards, some of which have existed from the time we owned the equipment and some of which have been adjusted and modified by VIA. A lot of the maintenance is done under regulation. For instance, there are certain regulations that apply to locomotives, in that they must receive inspections—mechanical care, if you will—within certain time periods. Those time periods are set down by the CTC.

So, to answer your question, senator, yes, we respond to VIA's requirements insofar as car and locomotive maintenance is concerned, plus we adhere to CTC regulations, which require us to carry out certain maintenance and inspections within certain time periods.

Senator Riley: To both the cars and the locomotives?

Mr. Somerville: Yes.

[Traduction]

nous devrions nous verser un verre de champagne, parce c'est très rare. Il est en effet à peu près impossible de nous en tenir à une marge d'erreur de 5 p. 100 dans nos estimations de ce qu'il en coûtera pour offrir ces services à VIA et dans l'établissement de notre treizième facture. Je me demande si les économistes eux-mêmes pourraient être aussi précis si on leur demandait, un an à l'avance, leurs prévisions quant au taux d'inflation pour l'année à venir. Et nous ne parlons pas des variations possibles du niveau de services que VIA avait prévu pour l'année, ni des autres facteurs qui influencent les coûts. Un écart de 5 p. 100 est donc très acceptable.

Cette treizième facture, qui a été prévue dans l'accord, n'a rien de surprenant. Quoique sous une forme différente, le principe en est apparu en même temps que les formules d'établissement de coûts. Elle est indispensable à l'équilibre des comptes.

Après tout, et c'est là un point très important, elle constitue une forme de garantie pour VIA. Les treizième et quatorzième factures permettent à VIA d'établir un lien direct entre les coûts et les services offerts. La quatorzième et, jusqu'à un certain point, la treizième facture l'assurent que la société ferroviaire ne lui réclame que les coûts inhérents à l'entente. Je crois donc que c'est là une garantie pour VIA et que c'est dans cette optique qu'il faut la considérer, comme c'était le cas lorsque l'entente a été conclue. A mon avis, il est pour le moins injuste de soutenir que la treizième facture est surprenante. Elle n'a rien d'étonnant et l'accord en fait clairement mention.

Le sénateur Riley: Revenons-en à l'entretien des wagons. Ces travaux, effectués par le CP, le sont-ils à la demande expresse de VIA?

M. Somerville: Je pourrais peut-être vous expliquer. Les locomotives de VIA sur les lignes du CP, c'est-à-dire vingt-huit locomotives ayant appartenu au Canadien Pacifique, sont entretenues à notre atelier de Calgary selon des normes que nous avons fixées avec VIA. L'entretien des voitures est effectué au triage Glen, à Montréal. Certaines normes d'entretien des locomotives et des voitures sont les mêmes que celles que nous appliquons lorsque nous en étions propriétaires; d'autres ont été rajustées et modifiées par VIA. Une grande partie des travaux est réglementée. Dans le cas des locomotives, par exemple, des règlements prévoient qu'elles doivent être inspectées à des intervalles fixés par la CCT.

Ainsi, pour répondre à votre question, sénateur, nous respectons les exigences de VIA pour l'entretien des locomotives et des voitures et nous devons en outre nous conformer aux règlements de la CCT au sujet de la fréquence des inspections et des travaux d'entretien.

Le sénateur Riley: Cela concerne à la fois les locomotives et les wagons?

M. Somerville: Oui.

[Text]

Senator Riley: What is the reason for the unduly frequent freeze-up of locomotives during the severe winter months?

Mr. Somerville: That is easily answered, from our point of view. The equipment—both the locomotive and car equipment—is reaching the end of its day. Some of those locomotives were built in the early 1950s and most of the car equipment in the middle 1950s. It is a matter of age and the equipment is reaching the end of its day. With the severe cold weather that we have had in the west this year, there certainly have been a lot of problems with both the cars and the locomotives. Just recently—as recently as this week, as a matter of fact—VIA approached us with the information that it is going to buy new equipment. VIA is consulting us as to what type of locomotives and car equipment should be bought to replace the equipment now operating on the transcontinental. The way I understand their desire in this matter is that they wish to get away from the obsolete steam heat system which causes most of the problems, and move into an electric heating system. That is their idea. There is no question in our minds, senator, that the equipment is—

Senator Riley: Obsolete.

Mr. Somerville: Yes.

Senator Riley: And it was sold to VIA as obsolete equipment—completely depreciated.

Mr. Somerville: No; it was sold at net book value. It was certainly not sold as obsolete equipment. It was sold as the equipment we had.

Senator Riley: It may not have been sold as obsolete equipment, but it was obsolete when it was sold.

Mr. Somerville: I cannot say it was obsolete when it was sold. It was the only equipment we had to sell. They were taking over the passenger service; that was the equipment that existed, and that is what was sold to them. We did not ask them to buy obsolete equipment. We did not have any other passenger equipment to sell. We sold it all to them.

Senator Langlois: And all that equipment was still used by CP at the time?

Mr. Somerville: It was in service at that time, yes.

Senator Langlois: Mr. Chairman, if my recollection of the evidence placed before this committee earlier by VIA witnesses is correct, one complaint concerned the charges for switching. Testimony was to the effect that they were unable to get from CP a breakdown with regard to the point of origin of those charges—as to whether the switching charges they were called upon to pay were made in Vancouver, Halifax or elsewhere. Can the present witnesses enlighten us on that?

Mr. Somerville: Yes, I think so. Prior to the agreement that was reached on December 31, we did not, in fact, give VIA any information with regard to switching—switching, in a practical sense, being the switching of passenger cars in train yards. The agreement we reached on December 31—the extension to the operating agreement—commits us to provide information to VIA, and one of the items we are working on with VIA presently is providing to them information regarding

[Traduction]

Le sénateur Riley: Comment se fait-il que les locomotives aient si souvent souffert du froid au cours des pires mois d'hiver?

M. Somerville: Selon nous, la réponse est vite trouvée. Le matériel, c'est-à-dire les locomotives et les wagons, approche de la fin de sa durée utile. Certaines locomotives datent du début des années cinquante et la plus grande partie des wagons, du milieu des années cinquante. La durée utile du matériel tire à sa fin. Les basses températures que nous avons connues dans l'Ouest cette année ont durement affecté les wagons et les locomotives. Cette semaine encore, VIA nous a appris qu'elle allait acheter du matériel neuf. Elle nous consulte pour avoir notre avis sur le type de locomotives et de matériel remorqué qu'il faudrait acheter pour remplacer ceux qui desservent le réseau transcontinental. Si je comprends bien ses intentions, VIA veut abandonner l'ancien système de chauffage à la vapeur, source de bien des problèmes, et le remplacer par un système de chauffage électrique. C'est là son intention. Il ne fait aucun doute dans nos esprits, sénateur, que le matériel est...

Le sénateur Riley: Périmé.

M. Somerville: Oui.

Le sénateur Riley: Et il a été vendu à VIA comme matériel périmé, complètement déprécié.

M. Somerville: Non, il a été vendu à sa valeur comptable nette. Il n'a certainement pas été vendu comme matériel périmé. C'est celui dont nous disposons.

Le sénateur Riley: Peut-être, mais il était périmé au moment de la vente.

M. Somerville: Je ne serais pas aussi catégorique. C'était le seul matériel dont nous disposions. VIA prenait en charge le service voyageurs et nous lui avons vendu ce que nous avions à ce moment-là. Nous ne lui avons pas demandé d'acheter du matériel périmé. C'est tout ce que nous pouvions offrir pour le transport des voyageurs, et le marché a été conclu.

Le sénateur Langlois: Et tout ce matériel était encore utilisé par le CP à l'époque?

M. Somerville: Oui, nous nous en servions.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, si je me souviens bien des témoignages qu'ont faits des représentants de VIA devant ce Comité, un grief a été soulevé à propos de frais pour les opérations de triage. Selon les témoins, VIA ne pouvait obtenir du CP des détails sur l'origine de ces frais et se demandait si les frais qu'elle devait payer étaient établis à Vancouver, à Halifax ou ailleurs. Les témoins peuvent-ils nous éclairer?

M. Somerville: Je crois que oui. Avant l'accord conclu le 31 décembre, nous n'avons pas fourni à VIA de détails sur les manœuvres des voitures dans les gares de triage. Aux termes de l'accord conclu le 31 décembre, ou de la reconduction de l'accord d'exploitation, nous devons fournir des informations à VIA et les négociations en cours portent justement sur les renseignements relatifs au triage. Je dois cependant dire que le Canadien Pacifique fait très peu de manœuvres de triage pour

[Text]

switching. I must say, though, that on Canadian Pacific there is very little switching done for VIA. It is just the nature of the operation. In Montreal, for instance, we do have some switching, none of which, as I recall, is totally dedicated to VIA. It would be a shared thing in that there is some freight car switching and some passenger car switching performed with the same locomotives and crews. We do some switching at Sudbury, also.

If I recall correctly, that is all we do. That is just for two trains a day. There is very little switching involved with our company; but in any event, we are working with VIA to provide them with some information so that they will know the time being spent by CP on switching their cars.

Senator Riley: You have entered into a supplementary agreement with respect to billing which, I gather from what you say, is satisfactory to VIA.

Mr. Wendlandt: Well, they signed the agreement. I presume they are satisfied with it.

Senator Riley: Mr. Wendlandt, to get back to the agreement entered into by CP, or its predecessor companies, or its subsidiaries, in respect of the provision of passenger rail services in some areas of Canada, you say that you are not familiar with any agreements other than the ones that have already been involved in the court proceedings now taking place.

Mr. Wendlandt: The court proceedings that are going on right now are concerned, of course, with the issue of the validity of the order in council. Within the context of this debate it is, I believe, the case in Montreal which made reference to a specific agreement that was entered into between CP and the province of Quebec.

Senator Riley: There is certain legislation which has been passed over the years, dating back to 1870, which enabled CP to enter into agreements with other railways, whether with regard to purchase or for other reasons, and which enable CP to provide rail passenger services in certain areas of Canada. Do you know specifically if CP entered into any agreement with other railways, or the government of the State of Maine, the Province of New Brunswick, or the city of Saint John, New Brunswick, in respect of the provision of passenger rail services?

Mr. Wendlandt: I believe, with respect to the train service in Maine, no legal proceedings were ever initiated before the courts. What did occur, I think, is that VIA made an application to the ICC to be exempted from the normal requirements of the ICC with respect to the discontinuance of the train service. Within the context of the reactions to those proceedings by VIA—and I believe CP did file an appearance before the ICC supporting VIA—some allegations were made that there exists some sort of agreement between CP and the State of Maine; but that agreement was never produced, and I have never found it, or, for that matter, never looked for it.

Senator Riley: It was never produced by the State of Maine?

Mr. Wendlandt: No.

[Traduction]

le compte de VIA. C'est la situation qui le veut ainsi. Nous faisons un peu de triage à Montréal, par exemple, mais les manœuvres ne portent pas exclusivement sur les trains de VIA. Elles concernent aussi d'autres trains, dans la mesure où des wagons marchandises et des voitures sont triés par les mêmes locomotives et équipes. Nous effectuons également des manœuvres de ce genre à Sudbury.

Si je me souviens bien, nous n'en faisons pas plus. Ces opérations ne visent que deux trains par jour. Le CP fait très peu de triage. Quoi qu'il en soit, nous essayons de fournir à VIA les informations lui permettant de savoir combien de temps nous consacrons à l'attelage de ses wagons.

Le sénateur Riley: Vous avez conclu un accord complémentaire à propos de la facturation et ces conditions satisfont VIA, d'après ce que vous dites.

M. Wendlandt: Je suppose qu'ils sont satisfaits puisqu'ils l'ont signé.

Le sénateur Riley: Monsieur Wendlandt, pour en revenir à l'accord qu'a conclu le CP, ou ses prédécesseurs, ou ses filiales, et qui portait sur l'organisation de services voyageurs dans certaines régions du Canada, vous dites que vous ne connaissez pas d'autres accords que ceux dont sont actuellement saisis les tribunaux.

M. Wendlandt: Les procédures en cours portent évidemment sur la validité du décret du conseil. Dans le cadre de ces travaux, je crois que c'est le tribunal réuni à Montréal qui a fait référence à une entente liant le CP et le gouvernement du Québec.

Le sénateur Riley: Une loi de 1870 permettait au CP de conclure des accords de vente ou autres avec d'autres sociétés ferroviaires et d'assurer des services voyageurs dans certaines régions du Canada. Savez-vous si le CP a signé des ententes, pour l'organisation de services voyageurs, avec d'autres sociétés ferroviaires ou les autorités de l'État du Maine, de la province du Nouveau-Brunswick ou de la municipalité de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick?

M. Wendlandt: Je crois que des mesures judiciaires n'ont jamais été prises dans le cas du service ferroviaire au Maine. Je crois savoir que VIA a soumis une demande à l'ICC pour que cette dernière la dispense de respecter les exigences normales en ce qui concerne l'abandon du service ferroviaire. Étant donné les réactions qu'ont provoquées ces démarches de VIA, et je crois que le CP a demandé de comparaître devant l'ICC pour appuyer VIA, on a allégué que le CP et l'État du Maine étaient liés par une sorte d'accord; le document n'a jamais été produit et je ne l'ai jamais trouvé, ni cherché, d'ailleurs.

Le sénateur Riley: L'État du Maine ne l'a jamais produit?

M. Wendlandt: Non.

[Text]

Senator Riley: But is there such an agreement in existence?

Mr. Wendlandt: I have not found it, senator; but I cannot say whether there is or is not any such agreement.

Senator Riley: If we were to subpoena all the documents relating to agreements between CP and, say, the State of Maine, or Canadian provinces or municipalities, CP would be required to produce those before this committee. Is that right?

Mr. Wendlandt: Yes. CP would presumably have to comply with any subpoena, yes.

The Chairman: For the record, Mr. Wendlandt, can I ask you what you mean by the initials "ICC"?

Mr. Wendlandt: They stand for the Interstate Commerce Commission a commission of the United States.

Senator Riley: I understand that the reasons why the ICC did not intervene are political ones, arising out of budgetary commitments which they had already made to the State of Maine concerning the transport of commodities other than passengers. Do you know anything about that?

Mr. Wendlandt: No, senator. I have no information with respect to that at all. I do know, however, that the ICC issued a decision in which it allowed the application by VIA to be exempted from the normal requirements regarding the abandonment of passenger train service. Now, I would be the last person to say that the allowance of that application was made on any grounds other than purely legal ones.

Senator Riley: Did Governor Brennan make a formal request of CP in respect of any agreements that may have been entered into between the State of Maine and CP?

Mr. Wendlandt: I do not know of any, but that is not to say that none were made.

Senator Langlois: Is the service still in operation?

Mr. Wendlandt: No. The evidence that VIA brought before the ICC was to the effect that there are very few people who actually use the service in the State of Maine, and I think they were able to persuade the ICC to accept the argument that it should not be the taxpayers of Canada who should be obliged to provide a passenger train service for the citizens of the State of Maine.

Senator Riley: It was not only a question of the provision of train service for the people of the State of Maine. It was also a question of the corridor route between New Brunswick and Montreal.

Mr. Wendlandt: That is true, senator; but I was referring particularly to the arguments used by VIA before the ICC, and I think that these may have influenced the ICC in its decision, though I am only speculating as to that.

Senator Riley: If we were to issue subpoenas to CP in respect of any agreements which may have been entered into between CP, the Province of New Brunswick and the cities of Fredericton and Saint John, what steps would you take to comply with those subpoenas?

Mr. Wendlandt: Senator, I think it would be a considerable undertaking to investigate whether such agreements exist, and

[Traduction]

Le sénateur Riley: Mais existe-t-il?

M. Wendlandt: Je ne l'ai pas trouvé, sénateur, mais je ne puis dire s'il existe bel et bien.

Le sénateur Riley: Si nous ordonnions la production de tous les documents relatifs aux ententes entre le CP et, par exemple, l'État du Maine ou des provinces ou municipalités canadiennes, le CP serait bien forcé de remettre ces documents au Comité, n'est-ce pas?

M. Wendlandt: Oui, je suppose que le CP serait contraint d'obéir.

Le président: Pour le compte rendu, monsieur Wendlandt, puis-je vous demander ce que signifient les lettres "ICC"?

M. Wendlandt: Elles désignent l'Interstate Commerce Commission des États-Unis.

Le sénateur Riley: Je crois comprendre que l'ICC s'est gardée d'intervenir pour des motifs politiques reliés à des engagements budgétaires qu'elle avait déjà pris avec l'État du Maine pour le transport marchandises. Étiez-vous au courant?

M. Wendlandt: Non, sénateur. Je n'en savais rien. Je sais cependant que l'ICC a rendu une décision accueillant favorablement la demande de VIA qui souhaitait être dispensée des exigences normales concernant l'abandon des services voyageurs. Je serais le dernier à soutenir que cette demande a été approuvée pour des motifs autres que purement juridiques.

Le sénateur Riley: Le gouverneur Brennan a-t-il officiellement demandé au CP de produire les accords qu'il aurait pu conclure avec l'État du Maine?

M. Wendlandt: Pas que je sache, mais je ne peux le nier.

Le sénateur Langlois: Le service est-il maintenu?

M. Wendlandt: Non. VIA a fait valoir devant l'ICC que très peu de gens prennent le train dans l'État du Maine et je crois qu'elle a pu faire accepter à la Commission l'idée que les contribuables du Canada ne devraient pas être forcés d'offrir un service voyageurs aux citoyens de l'État du Maine.

Le sénateur Riley: Il n'était pas seulement question d'un service voyageurs pour l'État du Maine, mais aussi du corridor entre le Nouveau-Brunswick et Montréal.

M. Wendlandt: C'est vrai, sénateur, mais je faisais référence en particulier aux arguments invoqués par VIA devant l'ICC; je pense qu'ils ont pu influencer sa décision, mais ce n'est qu'une opinion.

Le sénateur Riley: Si nous exigeons du CP qu'il produise les accords qu'il aurait pu conclure avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick et les municipalités de Fredericton et Saint-Jean, quelles mesures prendriez-vous pour acquiescer à cette demande?

M. Wendlandt: Sénateur, je crois qu'il serait très laborieux de déterminer si ces accords existent et même si nous pouvions

[Text]

even if some did exist, and we were able to find them, the debate as to whether or not they are still enforceable would then presumably commence. Mr. Justice Walsh had to deal, as I say, in the case of Montreal, with a very similar issue, and if I may just speculate upon the legal problem involved here, the difficulty that Mr. Justice Walsh had to face was the resolution of the question of who, in the final analysis, determines what passenger train services ought to exist in Canada. Is it CP? Is it the cities involved? Is it the provincial governments? Or is it the federal government, through the CTC and the Governor in Council under section 64? Mr. Justice Walsh came to the conclusion that it must necessarily be the federal government. Having come to that conclusion, he determined that the contractual undertaking that existed between the CP and the Province of Quebec could not stand in the way of the determination by the Governor in Council that, with respect to that route in question, he is no longer prepared to commit the funds necessary to keep that service in operation.

Senator Riley: Mr. Justice Walsh said that. Did he not, in his judgment, also indicate to the plaintiffs that they may have a right of action for damages in the civil court against the CP?

Mr. Wendlandt: They may. I might add that when this case was launched against CP, there were, of course, a number of arguments that were brought to the attention of the court. One of the arguments was that, inasmuch as the plaintiffs are relying upon a private agreement between CP and the Province of Quebec, it may well be that the Federal Court of Canada does not have jurisdiction to interpret or to enforce a private agreement. That was certainly one argument that was raised. It necessarily follows, if that argument had prevailed—and it did not—that if the plaintiff had any such other recourse, he may well have such recourse before the provincial courts to seek the enforcement of such an agreement.

Senator Riley: Has CP recognized the possibility that it may be responsible for damages in a civil action?

Mr. Wendlandt: Senator, I think that whatever I say here today will not dissuade any plaintiff who wishes to take on CP. He will do so despite whatever I say. Whatever I say now will not help him an awful lot in his case. Therefore, I presume that if the wishes to take on CP, he will do so irrespective of what I say today. I cannot stop anybody from taking us to court.

Senator Langlois: I understand that this decision of Mr. Justice Walsh has been appealed?

Mr. Wendlandt: Yes, it has.

Senator Langlois: Is it before an appeal division of the Federal Court?

Mr. Wendlandt: Not yet. The notice of appeal has been issued but the preparation of the joint record or the memorandum of law and fact, have not yet been prepared. The case, therefore, is not ready to proceed before the Federal Court of Appeal. However, the appeal has been launched. As to when that case will be heard, I do not know. It may well depend on which case will proceed first. Do not forget, senator, that the case in Saskatchewan is under appeal as well. I understand

[Traduction]

en retracer certains, il faudrait alors décider s'ils s'appliquent encore. Comme je l'ai dit, le juge Walsh, à Montréal, avait à trancher une question très semblable et si je puis exprimer un avis sur les problèmes juridiques en cause, le juge devait déterminer qui, en dernière analyse, désigne les services voyageurs qui doivent exister au Canada. Est-ce le CP? Les villes intéressées? Les gouvernements provinciaux? Ou le gouvernement fédéral, par l'entremise de la CCT et du gouverneur en conseil, aux termes de l'article 64? Le juge Walsh a conclu que c'est obligatoirement le gouvernement fédéral qui doit décider. Il a expliqué dans sa décision que l'entente conclue entre le CP et la province de Québec n'est plus valable du moment que le gouverneur en conseil décide que pour l'itinéraire en question, il n'est plus disposé à engager les fonds nécessaires au maintien de ce service.

Le sénateur Riley: C'est ce qu'a dit le juge Walsh. N'a-t-il pas aussi indiqué aux demandeurs, dans sa décision, qu'ils avaient peut-être la possibilité d'intenter des poursuites au civil contre le CP, pour des torts qu'ils auraient subis?

M. Wendlandt: Ils l'ont peut-être. Je peux ajouter qu'au moment où ces poursuites ont été intentées contre le CP, un certain nombre d'arguments ont été portés à l'attention du tribunal. L'un d'eux tenait au fait que dans la mesure où les demandeurs invoquent un accord privé entre le CP et la province de Québec, il se peut que la Cour fédérale du Canada n'ait pas la compétence nécessaire pour interpréter cet accord ou lui donner effet. Il est certain que cet argument a été invoqué. S'il avait été retenu, en fait il ne l'a pas été, et si le demandeur avait eu d'autres recours, il se serait peut-être adressé aux tribunaux provinciaux pour obtenir qu'ils entérinent l'accord.

Le sénateur Riley: Le CP a-t-il reconnu la possibilité qu'il soit responsable de torts dans une action civile?

M. Wendlandt: Sénateur, je crois que les propos que je tiens ici aujourd'hui ne dissuaderont pas les demandeurs d'intenter des poursuites contre le CP. Ils le feront quoi que je dise. Si c'est là leur intention, mes propos n'auront aucune influence sur leur décision. Je ne peux empêcher qui que ce soit de nous traduire en justice.

Le sénateur Langlois: Je crois comprendre qu'on en a appelé de cette décision du juge Walsh.

M. Wendlandt: En effet.

Le sénateur Langlois: L'affaire a-t-elle été confiée à la division des appels de la Cour fédérale?

M. Wendlandt: Pas encore. L'avis d'appel a été donné, mais les exposés des points juridiques et des faits n'ont pas encore été préparés. La Cour fédérale d'appel n'a donc pas encore été saisie de l'affaire et j'ignore quand elle sera entendue. Peut-être en aurions-nous une meilleure idée si nous savions quelle affaire sera entendue la première. N'oubliez pas, sénateur, que l'affaire entendue en Saskatchewan fait elle aussi l'objet d'un appel. J'ai également appris que les demandeurs communi-

[Text]

further that the various plaintiffs do communicate amongst themselves. They may well decide on a strategy to proceed with one case or the other, or jointly.

Senator Riley: I refer you to the amalgamation of the European and North American Railway Company.

This involved ratification of the amalgamation of the European and North American Railway Company of New Brunswick and its American counterpart, the North American Railway Company of Maine. The resulting company was known by the name Consolidated European and North American Railway Company.

In schedule A to the statute—

I presume that you have all these statutes?

Mr. Wendlandt: I do not have them with me, senator.

Senator Riley: No, I can understand that.

In schedule A to the statute, which is entitled "Articles of Agreement Consolidation" one of the clauses begins as follows:

Whereas the Railway respectively owned by said Companies above-named, constitute a continuous line of railway for the passage between the City of St. John in said province of New Brunswick, and the City of Bangor in the State of Maine, and constitute a part of a continuous line of railroad between Bangor and Halifax.

This is the only mention of specific designated areas to be served by the two railways in question. Nothing in the amalgamating statute or Schedule thereto places any sort of affirmative obligation upon the consolidated company or its corporate predecessors to carry on railway operations over any specific lines or routes. The provision merely states that the lines do constitute continuous railway lines.

For an example of a positive and obligatory phrasing in such a statute or schedule, one can look to a provision in a federal legislative enactment confirming an agreement of the Montreal and Western Railway Company and the Canadian Pacific Railway Company concerning certain lines of rail traffic between St. Jerome and Lachute in the province of Quebec. Section 12 of that statute refers to a term of lease with transfer for five years, and reads as follows:

The Pacific Company will, during the said term, provide and run over the said railway duly equipped trains for the carriage of passengers and freight as frequently as shall be necessary for the traffic of the country through which the said railway is constructed, and except during the period of a strike (if any occur) amongst employees of the Pacific Company, and unless some accident prevent it, the Pacific Company will run during summer months at least one train carrying passengers each way on every business day; and during the rest of the year at least one such train one way on every business day; and generally will operate and work the said railway so as to secure therefor as much traffic

[Traduction]

quaient entre eux. Ils peuvent fort bien décider d'agir séparément ou conjointement.

Le sénateur Riley: J'attire votre attention sur la fusion de l'European and North American Railway Company.

Il fallait obtenir l'entérinement de la fusion de l'European and North American Railway Company of New Brunswick et de sa contrepartie américaine, la North American Railway Company of Maine. La société qui en a résulté était désignée sous le nom de Consolidated European and North American Railway Company.

A l'annexe A de la loi . . .

je suppose que vous avez toutes ces lois?

M. Wendlandt: Je ne les ai pas, sénateur.

Le sénateur Riley: Je comprends.

A l'annexe A de la loi, qui porte comme titre «Codification des modalités d'accord», un des articles commence de la façon suivante:

Attendu que la voie ferrée appartenant aux sociétés susmentionnées constitue une ligne ininterrompue entre la ville de Saint-Jean dans ladite province du Nouveau-Brunswick et la ville de Bangor dans l'État du Maine, et constitue en outre un tronçon d'une ligne ferroviaire ininterrompue entre Bangor et Halifax.

C'est le seul cas où il soit fait mention de secteurs précis que les deux sociétés ferroviaires doivent desservir. Ni la loi prévoyant la fusion, ni son annexe n'obligent de façon expresse la société fusionnée ou ses prédécesseurs à assurer des opérations ferroviaires en ce qui concerne des lignes ou des parcours donnés. Le texte stipule simplement que les voies constituent des lignes ferroviaires ininterrompues.

Pour trouver un exemple de texte de loi ou d'annexe de même nature qui impose une obligation expresse, on peut se reporter à une disposition d'un texte législatif fédéral qui entérine un accord conclu entre la Montreal and Western Railway Company et la Canadian Pacific Railway Company à propos de certaines lignes ferroviaires reliant St-Jérôme et Lachute, dans la province de Québec. L'article 12 de cette loi fait référence à un bail d'une durée de cinq ans, avec transfert, et est ainsi libellé:

La Pacific Company devra, pour ladite durée, fournir et faire rouler sur ladite voie ferrée, des trains convenablement équipés pour le transport de voyageurs et de marchandises, aussi souvent que l'exigera la circulation dans le secteur où la voie est construite, et sauf au cours d'une grève (s'il s'en produit une) des employés de la Pacific Company, et à moins qu'un accident ne l'en empêche, la Pacific Company devra, au cours des mois d'été, mettre à la disposition des voyageurs au moins un train dans les deux sens pour chaque jour ouvrable; et pour le reste de l'année, au moins un train voyageurs dans un sens pour chaque jour ouvrable; et, de façon générale, exploiter ledit chemin de fer de façon à

[Text]

as is possible within such limit of expenditure as would be adopted by any well managed railway company working the same entirely on its own account.

It is obvious that this clause sets out specific duties and obligations on the part of the contracting parties to provide specified rail services. The provision in the previously discussed Act concerning the Consolidated European North American Railway Company is really only declarative of the extended rail lines, and does not put any onus upon the company to carry on any particular service.

On 22 August, 1882, the New Brunswick Railway Company leased from the New Brunswick and Canada Railroad Company, for a period of 999 years, all of its railroad property in the province, as well as the St. Croix Railroad in the State of Maine. The lessee, the New Brunswick Railway Company, did not contractually bind itself to operate any particular route or train. However, in the Schedule to the Dominion statute . . .

which was S.C. 1883, 46 Victoria, Chapter 59,

of the following year which ratified the lease arrangement, the following clause appears (the "party of the second part" referred to is the New Brunswick Railway Company):

Article VI

. . . the said party of the second part, *their successors and assigns*, are hereby further authorized to cause to be made or constructed any new buildings, tracks, rails, apparatus, equipments or other movable property necessary and beneficial to be used for the purpose of said railroads, and to make any and all improvements, alterations, repairs, renewals or enlargements of said railroads which may be necessary for the greatest efficiency and use of the same . . .

This would indicate to me that there must have been some agreements in respect of the carriage of rail passengers over these routes.

Mr. Wendlandt: I cannot answer that question in the affirmative or in the negative, senator.

Senator Riley: However, if we issued a subpoena requiring you to produce any such agreements, you would be able to do so eventually, is that right?

Mr. Wendlandt: Yes. There would have to be extensive research made within the records of CP to find out whether such agreements do exist.

Senator Riley: Any such agreements should be readily available for production, should they not? If such agreements do exist, would they not be catalogued?

Mr. Wendlandt: Senator, you are asking me to describe the method by which the secretary of the company maintains the records. I feel very uncomfortable with that question. I presume he is very efficient and I presume those documents can be found. I want to indicate that I do not know of them; that I have not searched for them and that I do not know how

[Traduction]

assurer la plus grande circulation possible dans les limites de dépenses que fixerait toute société ferroviaire bien administrée et effectuant les mêmes opérations pour son compte.

Il est évident que cet article impose aux parties contractantes des devoirs et des obligations précis pour la fourniture de certains services ferroviaires. La disposition de la loi dont il a été question antérieurement et qui concernait la Consolidated European North American Railway Company, décrit simplement le prolongement des voies et n'oblige nullement la société à fournir des services particuliers.

Le 22 août 1882, la New Brunswick Railway Company louait de la New Brunswick and Canada Railway Company, pour une période de 999 ans, tout son matériel ferroviaire dans la province ainsi que le St. Croix Railroad dans l'État du Maine. Le preneur, la New Brunswick Railway Company, ne s'engageait pas par contrat à exploiter des voies ou des trains. Toutefois, à l'annexe de la loi fédérale . . .

il s'agissait de S.C. 1883, 46 Victoria, chapitre 59,

de l'année suivante qui ratifiait l'accord de location, on trouvait la disposition suivante (la «partie de seconde part» désigne la New Brunswick Railway Company):

Article VI

. . . la dite partie de seconde part, ses successeurs et ayants cause, sont de plus par le présent autorisés à faire faire ou construire tous nouveaux bâtiments, voies, rails, appareils, équipements ou autres propriétés mobilières nécessaires ou dont l'usage serait avantageux aux fins des dits chemins de fer, et à faire toute et toutes améliorations, modifications, réparations, réfections ou agrandissements du dit chemin de fer qui pourront être nécessaires pour sa plus grande efficacité et utilité . . .

J'en conclus qu'il doit y avoir eu accord à propos du transport de voyageurs pour ces lignes.

M. Wendlandt: Je ne peux vous répondre ni par l'affirmative ni par la négative, sénateur.

Le sénateur Riley: Toutefois, si nous vous sommions de produire des accords de ce genre, vous pourriez le faire, n'est-ce pas?

M. Wendlandt: Oui. Il faudrait fouiller en profondeur les dossiers du CP pour déterminer si ces accords existent.

Le sénateur Riley: Ces accords devraient être faciles à trouver, n'est-ce pas? S'ils existent, ne devraient-ils pas être catalogués?

M. Wendlandt: Sénateur, vous me demandez de décrire la façon dont le secrétaire de l'entreprise tient des dossiers. La question me met fort mal à l'aise. Je suppose qu'il est très efficace et que ces documents peuvent être retracés. J'aimerais préciser que je ne connais pas leur existence, que je ne les ai pas cherchés et que j'ignore jusqu'à quel point il sera facile de

[Text]

extensive a job will be to find them though I am sure it will be a considerable job because there are thousands of agreements that exist between CP and other parties. If you wish us to answer a particular question with respect to CP and an agreement with such and such a city, that would certainly facilitate our task but if you decide to take the route of subpoena and that subpoena is too large and too extensive, you could be asking for a massive research job.

Senator Riley: Let us confine it to rail passenger service between Saint John through Maine to Megantic, Sherbrooke and Montreal. Would the search be too difficult then?

Mr. Wendlandt: You are referring to the *Atlantic* which was cut on November 15, 1981?

Senator Riley: That's right.

Mr. Wendlandt: I have taken note of your request. May I leave it on the basis that I will get back to you through the secretary and advise you as to whether or not we have found any agreements? We shall enclose copies of those arguments, if there are any.

Senator Riley: If you were to tell us without subpoena that such agreements do not exist to the knowledge of CP, we would have to accept that. But if we subpoena any such documents that may exist, then you would have to produce them, and I think that those who would be producing the documents would have to be examined under oath.

Mr. Wendlandt: Senator, as I understand your question, it is: Do any agreements exist between CP and any other third party regarding the *Atlantic Limited* service which was terminated November 15, 1981? Through the secretary of this committee, I shall get back to you and tell you in my reply of any agreements which may exist and produce copies of them to you. If you are unsatisfied with my answer, of course, you may use your subpoena power. I would be very surprised and shocked, indeed, if my answer to you in that letter were any different from whatever else you may discover by way of subpoena. In other words, I intend to give you a complete answer which I do not believe requires a subpoena to be issued.

Senator Riley: That is a matter for the committee to determine.

Mr. Wendlandt: Absolutely, and that is why I put it in the way I did.

The Chairman: So there will be no misunderstanding, what you are saying, I believe, is that if the committee made a request to you for any of these documents, you would respond to that request just as fully as you would respond to a subpoena?

Mr. Wendlandt: Absolutely.

Senator Riley: Why? It will not be yourself who will be undertaking the research; it will be subordinates within the corporation. If those subordinates within the corporation decide that it would be too much work for them without being required to give testimony under oath, you would probably have to accept that and we would probably have to accept

[Traduction]

les retracer; en fait, je sais que ce sera difficile car des milliers d'accords lient le CP à d'autres parties. Si vous voulez que nous répondions à une question précise à propos d'un accord conclu entre le CP et telle ou telle ville, notre tâche serait simplifiée, mais si vous exigez la production de documents sans donner suffisamment de détails, vous nous confiez toute une besogne.

Le sénateur Riley: Limitons les recherches au service voyageurs entre Saint-Jean et Mégantic, Sherbrooke et Montréal par le Maine. Les recherches seraient-elles simplifiées?

M. Wendlandt: Vous parlez du parcours *Atlantique* qui a été abandonné le 15 novembre 1981?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Wendlandt: J'ai pris note de votre requête. Puis-je en conclure que je pourrai communiquer avec vous par l'entremise du secrétaire et vous faire savoir si nous avons trouvé les accords? Nous vous en ferons parvenir des copies s'ils existent.

Le sénateur Riley: Si vous pouviez nous dire, sans qu'il soit question de production de documents, que ces ententes n'existent pas à votre connaissance, nous nous en contenterions. Mais si nous exigeons la production de documents qui peuvent exister, il vous faudrait acquiescer à notre demande et je crois qu'il faudrait faire prêter serment à ceux qui nous fourniraient les documents.

M. Wendlandt: Sénateur, si je comprends bien, vous me demandez si le CP a signé des accords avec des tierces parties à propos de l'ancien service *Atlantique Limitée* qui a été abandonné le 15 novembre 1981? Je communiquerai avec vous par l'entremise du secrétaire du Comité et je lui remettrai des copies des accords, s'ils existent. Évidemment, si ma réponse ne vous satisfait pas, vous pourrez exiger la production de documents. En fait, je serais très surpris et bouleversé si la réponse que je vous fournissais dans ma lettre différerait des conclusions que vous apporterait la production de documents. Autrement dit, j'ai l'intention de vous apporter une réponse complète qui rendra inutile toute demande de production de documents.

Le sénateur Riley: C'est le Comité qui décidera.

M. Wendlandt: Absolument, et c'est pour cela que je me suis exprimé ainsi.

Le président: Pour éviter tout malentendu, je peux résumer vos propos en disant que si le Comité vous demandait de lui fournir ces accords, vous lui donneriez satisfaction de la même façon que si nous exigeons la production de documents?

M. Wendlandt: Absolument.

Le sénateur Riley: Comment ça? Ce n'est pas vous qui feriez les recherches mais plutôt des employés de l'entreprise. Si ces subalternes décidaient que cette tâche est trop ardue pour qu'ils l'accomplissent sans être forcés de témoigner sous serment, il vous faudrait probablement l'accepter et nous

[Text]

what you told us in the information you convey to the secretary.

Mr. Wendlandt: Certainly, but I think I have indicated that we will give you as full a response to such an inquiry as we would if the information were to be requested under subpoena. Now, if as a result of getting that information, you feel that what you really need is somebody here to tell you that I personally went through the vault or if you are asking that I personally go through the vault, then I am not too sure what is required.

Senator Riley: I am not suggesting that. I am suggesting that you will not be the one who will do the research.

Mr. Wendlandt: Yes, and in all fairness, I do not think it will be one person either. It will be a considerable job to go through the records of CP. The names of railway companies have changed so, presumably, it will be a considerable job to trace the history of the railway companies and to be sure that we, indeed, do determine whether such agreements exist.

Senator Riley: If such agreements exist, they must be catalogued and indexed. They are not just thrown loosely into a vault.

Mr. Wendlandt: I should certainly hope not, and I would hope that the person who is required to get that information will have no more of a job than going to the right drawer and removing such agreements as may exist. I am unable to answer the question because I simply do not know how the secretary keeps the records of the company.

Senator Riley: It would be helpful if we could get the pertinent information with regard to the *Atlantic*.

Mr. Wendlandt: As I say, senator, even if such agreements do exist and even if they do say, "CP, thou shalt for ever and a day carry on a railway service between point A and point B", that issue has been dealt with by Justice Walsh.

Senator Riley: In respect to one agreement.

Mr. Wendlandt: True, but if the result of that information having been made available to the committee were to take us to court, well, then so be it. I would certainly, not for that reason, withhold any information.

Senator Riley: Then why do you hesitate about having a subpoena issued?

Mr. Wendlandt: It is your privilege to issue a subpoena and decide whether or not that is the appropriate action.

Mr. Somerville: We are trying to indicate that we are willing to co-operate without that measuring having to be undertaken.

Senator Riley: Why? After all, if the subpoena is issued, you are bound to produce any such documents if they exist.

Mr. Wendlandt: Frankly, senator, I have great difficulty understanding the purpose of your question. If the committee wishes to issue a subpoena, of course, we will comply with that subpoena. If you were to ask me today whether I could have a look to determine whether agreements exist, I have indicated to you that I will find out whether such agreements exist and

[Traduction]

devrions nous contenter des renseignements que vous donneriez au secrétaire.

M. Wendlandt: Certainement, mais je crois avoir dit que nous répondrions à cette requête de la même façon que si vous exigiez la production de documents. Par contre, si vous jugez qu'après avoir obtenu ces renseignements, il vous faut faire témoigner quelqu'un pour attester que je me suis rendu dans la chambre forte ou si vous me demandez expressément de m'y rendre, j'avoue que je ne comprendrais pas très bien ce que vous voulez.

Le sénateur Riley: Ce n'est pas ce que je veux dire. Je fais simplement remarquer que ce n'est pas vous qui ferez les recherches.

M. Wendlandt: En toute justice, je crois pouvoir affirmer que la tâche ne sera pas confiée à une seule personne. Il sera très ardu de passer en revue les dossiers du CP. Les noms des sociétés ferroviaires ont changé et il faudra beaucoup de temps pour retracer leur histoire et prouver l'existence des accords.

Le sénateur Riley: Si ces accords existent, ils doivent être catalogués et classés. On ne les dépose pas au hasard dans une chambre forte.

M. Wendlandt: J'espère que non et j'espère aussi que celui qui les cherchera tombera sur le bon tiroir. Je ne puis répondre à la question parce que j'ignore la façon dont le secrétaire classe les archives de la société.

Le sénateur Riley: Il serait utile que nous disposions des informations pertinentes en ce qui concerne *L'Atlantique*.

M. Wendlandt: Comme je l'ai dit, sénateur, même si ces accords existent et qu'ils stipulent que le CP doit fournir un service entre les points A et B, il reste que le juge Walsh a déjà tranché la question.

Le sénateur Riley: Dans le cas d'un accord.

M. Wendlandt: Oui, mais si nous sommes cités en justice à la suite d'informations mises à la disposition de ce Comité, nous n'y pouvons rien. Pour cette raison, je ne garderais aucune information secrète.

Le sénateur Riley: Alors pourquoi vous opposer à un ordre de production de documents?

M. Wendlandt: C'est votre privilège de donner cet ordre et de décider si cette mesure est appropriée.

M. Somerville: Nous essayons de démontrer notre volonté de coopérer sans qu'il soit nécessaire de prendre cette mesure.

Le sénateur Riley: Pourquoi? Après tout, si cet ordre est donné, vous devez vous y conformer.

M. Wendlandt: Franchement, sénateur, j'ai beaucoup de difficultés à comprendre le but de votre question. Si le Comité exige la production de documents, il est évident que nous obéirons à cet ordre. Si vous me demandez d'entreprendre des recherches pour déterminer si les accords existent, j'ai déjà indiqué que je le ferais volontiers et que je ferais part au

[Text]

will correspond to you through the secretary of this committee. If you find that answer unacceptable, I am afraid I am out of suggestions.

The Chairman: I suppose whoever carried out the search to enable you to write the letter to which you have referred could be readily made available to the committee for examination as to what search was made?

Mr. Wendlandt: Yes, if that is what is required. Indeed, if a subpoena is issued, you may well require that individual.

The Chairman: But regardless of the subpoena, I am merely asking what your attitude would be to such a request.

Mr. Wendlandt: If that is what is required to satisfy you as to whether we have made a thorough search, then, sure.

Senator Langlois: Mr. Chairman, since the secretary of the corporation is the custodian of these documents, he is the man who should be subpoenaed to bring them forward.

Senator Riley: And, if necessary, be examined under oath.

The Chairman: I suppose the question as to whether we would be prepared to accept an assurance or whether we would prefer to issue a subpoena is one the committee will have to decide for itself and which, of course, it will decide.

At this point we have exhausted the answers which the witnesses can give us, so we will have to decide what action to take. Would that be the general feeling of the committee?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Wendlandt: May I require as to your particular interest with respect to the existence of such agreements?

Senator Riley: I do not hesitate to tell you that there is a considerable feeling in the areas affected by the abandonment of the *Atlantic* run that such agreements are in existence and that they are in the hands of CP Rail.

Mr. Wendlandt: To your knowledge, would it result in people wishing to have that service again provided by CP as opposed to VIA?

Senator Riley: If not by VIA, then by CP.

Mr. Wendlandt: Obviously I cannot stop any plaintiff from taking us to court. The suggestion, however, that CP somehow should get back into the provision of passenger train services to the exclusion of VIA, provided such an agreement exists and is found by the courts to be enforceable and is not varied by any terms of the Railway Act, has profound repercussions. I am simply speculating that it would have profound repercussions so far as the role of VIA is concerned because VIA has been entrusted with the management and the provision of passenger rail services in Canada. However, my comments at this time are merely hypothetical and speculative and relate to if, in fact, some people now wish to seek from the courts the enforcement of agreements, the existence of wish is in doubt.

Senator Riley: The crux of the whole question is that certain runs have been abandoned, and the abandonment has been contrary to the public interest in the minds of many citizens of

[Traduction]

secrétaire du Comité des résultats de mes recherches. Si vous jugez cette réponse inacceptable, je crains d'être à court de suggestions.

Le président: Je suppose que le Comité pourrait faire comparaître la personne qui effectuerait les recherches et qui vous permettrait de rédiger la lettre à laquelle vous faisiez allusion.

M. Wendlandt: Oui, au besoin. En fait, si vous exigez la production de documents, vous pouvez citer cette personne à comparaître.

Le président: Abstraction faite de l'ordre de production, je vous demande simplement comment vous réagiriez à cette demande.

M. Wendlandt: Je l'accepterais si vous devez la faire pour vous assurer que nous avons fait les recherches nécessaires.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, étant donné que le secrétaire de l'entreprise a la garde de ces documents, c'est à lui qu'il faut demander de les produire.

Le sénateur Riley: Et c'est lui qu'il faut faire témoigner sous serment, au besoin.

Le président: Je suppose que c'est au Comité qu'il appartient de décider si un engagement formel suffit ou si un ordre de production de documents doit être donné.

À présent, nous avons entendu toutes les réponses que les témoins peuvent nous fournir et nous devons décider des mesures à prendre. Est-ce bien l'avis des membres du Comité?

Des voix: Oui.

M. Wendlandt: Puis-je vous demander pourquoi vous vous intéressez tant à l'existence de ces accords?

Le sénateur Riley: Je n'hésite pas à vous répondre que dans les milieux touchés par l'abandon du parcours *Atlantique*, on est persuadé que ces ententes existent et que le CP les a en main.

M. Wendlandt: À votre connaissance, les intéressés préféreraient-ils que le service soit de nouveau assuré par le CP, et non par VIA?

Le sénateur Riley: Sinon par VIA, alors par le CP.

M. Wendlandt: Évidemment, je ne peux empêcher un demandeur de nous citer en justice. La proposition selon laquelle le CP devrait de nouveau assurer un service voyageurs sans VIA, à condition toutefois que des accords existent et que les tribunaux jugent qu'ils peuvent prendre effet et qu'ils ne sont pas contraires aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, a de profondes repercussions. Elle en aurait dans la mesure où le rôle de VIA est remis en question car c'est à elle qu'a été confiée l'organisation des services voyageurs au Canada. En ce moment, toutefois, mes propos sont hypothétiques et ne sont valables que dans la mesure où certaines personnes souhaiteraient s'adresser aux tribunaux pour obtenir l'application d'accords qui n'existent peut-être même pas.

Le sénateur Riley: Le cœur du problème tient au fait que certains parcours ont été abandonnés au mépris de l'intérêt public, dans l'esprit de nombreux citoyens. Ils estiment que cet

[Text]

the country. It is felt that the public interest can only be served by the re-establishment of those runs.

Mr. Wendlandt: Mr. Justice Collier, interestingly enough, in his judgment said that it was not the purpose of the court to criticize or to make any comments with respect to the propriety of that order in council, and that the voter will presumably do that which the courts cannot do.

Senator Riley: That comment was based on the interpretation of section 64.

Mr. Wendlandt: Yes. In connection with your comment as to people being somewhat upset by the cancellation of the service, I am not sure that the answer to their problem is to have CP provide such a service to the exclusion of VIA. The answer to the problem may well be to use whatever political means are available to them to indicate to the government that they really do require such a service.

The Chairman: I suppose, Mr. Wendlandt, it really does not matter for what purpose the committee wants these documents or any other documents or information. The questions are: whether the committee wants the documents; whether they exist; and the extent to which it will be necessary to rely upon subpoena to get them.

I recognize the reason for your curiosity, but it really has little to do with whether the committee should or should not ask for the information. This committee represents not only the Parliament of Canada, but it is the highest court in Canada. Therefore, I do not think its motives are to be questioned. I am not suggesting you are doing that; you were probably taking a look into the future as much as you could and did not like what you saw as a possible result.

Mr. Wendlandt: Your point is well taken, and I thank you for allowing me to discover what the future may hold.

The Chairman: Are there any other questions?

Senator Riley: Not at this moment. Perhaps some of the other members of the committee may have some questions.

The Chairman: If there are no further questions from the committee, I would ask one question myself of the witnesses. Who is the secretary, and what is his address?

Mr. Wendlandt: The secretary is Mr. J. C. Ames, and he can be reached at the secretary's office, Canadian Pacific Limited, Windsor Station, Montreal.

The Chairman: What is his official title?

Mr. Wendlandt: Vice-president and Secretary of the company.

The Chairman: On behalf of the committee, I would thank you very much for your attendance and for your answers to our questions. We do not anticipate troubling you any further, but the questions with which we are charged may require us to do so.

I cannot tell you what course the committee will feel it has to follow in order to carry out its directive from the Senate.

In any event, I wish to assure you that we appreciate your attendance and your answers.

[Traduction]

intérêt ne peut être servi que par le rétablissement de ces parcours.

M. Wendlandt: Il est intéressant de noter que dans sa décision, le juge Collier a déclaré qu'il n'appartenait pas au tribunal de remettre en question ou de commenter la validité de ce décret du conseil et que les électeurs feront probablement ce que les tribunaux ne peuvent faire.

Le sénateur Riley: Cette observation se fondait sur l'interprétation de l'article 64.

M. Wendlandt: Oui. Pour ce qui est de votre commentaire à l'effet que la population est quelque peu mécontente de l'abandon du service, je ne suis pas sûr que la solution au problème soit de confier le service au CP plutôt qu'à VIA. Peut-être serait-il plus souhaitable que les citoyens utilisent les mécanismes politiques à leur disposition pour indiquer au gouvernement qu'ils ont vraiment besoin de ce service.

Le président: Je suppose, monsieur Wendlandt, qu'il n'est vraiment pas important de savoir pourquoi le Comité veut obtenir ces documents ou d'autres informations. L'important est de déterminer si le Comité veut les documents, s'ils existent, et dans quelle mesure il faudra en ordonner la production pour les obtenir.

Je comprends votre curiosité, mais elle n'a rien à voir avec la décision du Comité de demander des informations. Non seulement ce Comité représente-t-il le Parlement du Canada, mais il constitue le plus haut tribunal au pays. Je ne crois donc pas que ses motifs doivent être remis en cause. Je ne prétends pas que ce soit là votre intention; vous essayiez probablement de voir ce que l'avenir vous réserve et peut-être avez-vous été déçu.

M. Wendlandt: Je vous ai bien compris et je vous remercie de m'avoir laissé entrevoir ce que nous réserve l'avenir.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: Pas pour l'instant. Peut-être les autres membres du Comité en ont-ils.

Le président: Si vous n'en avez pas, j'aimerais en poser une moi-même. Qui est le secrétaire et quelle est son adresse?

M. Wendlandt: Le secrétaire est M. J. C. Ames et vous pouvez le joindre au bureau du secrétaire, Canadien Pacifique Limitée, gare Windsor, Montréal.

Le président: Quel est son titre officiel?

M. Wendlandt: Vice-président et secrétaire de l'entreprise.

Le président: Au nom du Comité, j'aimerais vous remercier de vous être déplacés et d'avoir répondu à nos questions. Nous ne prévoyons pas vous convoquer de nouveau, mais les questions que nous devons débattre nous obligeront peut-être à le faire.

Je ne peux vous donner de précisions sur les mesures que le Comité jugera utiles de prendre pour remplir le mandat que le Sénat lui a confié.

De toute façon, nous vous réitérons nos remerciements pour votre présence et vos réponses.

[Text]

Mr. Wendlandt: Thank you very much.

Mr. Somerville: Thank you very much; we hope we have been of some help.

The Chairman: I am sure that you have.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

M. Wendlandt: Merci beaucoup.

M. Somerville: Merci beaucoup; nous espérons vous avoir été utiles.

Le président: Je suis sûr que vous l'avez été.

Le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

APPENDIX "21-A"

RTC File No. 49468.16
December 30, 1981

Mr. Eric W. Innes
Clerk of the Standing Senate
Committee on Transportation and
Communication
Room 312-A 140 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Sir:

During the appearance of the Canadian Transport Commission before the Senate Committee on December 10, 1981, the Honourable Senator Riley raised a question with regard to the position of the Railway Transport Committee (RTC) on losses claimed by VIA Rail as a result of carrying CN and CP employees travelling on passes. Mr. Keith Thompson, Senior Counsel to the RTC, indicated at that time that the arrangement between the railways and their employees was a matter of collective bargaining in which the RTC has no direct involvement, however, I undertook to review the arrangement between VIA and CN/CP to provide comments to your Committee.

Our understanding of the arrangement between VIA and CN/CP in general terms is that, for each company's employees, VIA honours passes at no charge for passenger services operated over that company's lines, with the exception that CN and CP pay VIA 50p. 100 of the basic transportation value for all employee trips taken on transcontinental trains and for trips taken on Fridays and Sundays on certain "heavier density" services, these being mainly services within the Quebec City—Windsor corridor.

As mentioned by Mr. J. F. Roberts before the House of Commons Standing Committee on Transport, VIA developed an estimate which indicates that the total value of basic transportation to be provided for pass holders in 1981 will be approximately \$11 million. In return, VIA expects to receive approximately \$3.5 million revenue in total from CN and CP under the terms of the agreement. As Senator Riley noted during our appearance, there is a further payback of this money to CN and CP by VIA. However, it appears that this relates to a performance incentives program which is offset against the sum due to VIA for pass revenues as a matter of accounting convenience, but this is not really relevant to the issue of compensation paid to VIA for pass transportation.

It is worth noting that the existing arrangement on pass revenues is one which VIA entered into following contract negotiations with CN and CP and therefore was agreed to by VIA at the outset of operations. It is my understanding that VIA, having concluded that the current arrangement is not wholly satisfactory, is now in the process of renegotiating this contract. It is, therefore, premature to draw any conclusions with respect to the fairness of the arrangement over the long term. Furthermore, if VIA and the operating railways fail to

ANNEXE «21-A»

N° de dossier TCF 49468.16
Le 30 décembre 1981

M. Eric W. Innes
Greffier du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications
Pièce 312-A, 140 rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur,

Lorsque la Commission canadienne des transports a témoigné devant le Comité sénatorial le 10 décembre 1981, l'honorable sénateur Riley a posé une question au sujet de la position du Comité des transports par chemin de fer face aux pertes que réclame VIA Rail par suite du transport d'employés du CN et du CP voyageant avec permis de circulation. M. Keith Thompson, conseiller principal auprès du Comité des transports par chemin de fer a alors fait remarquer que l'accord passé entre les chemins de fer et leurs employés découlait de conventions collectives sur lesquelles le Comité des transports par chemin de fer n'a aucun contrôle direct; cependant, j'ai entrepris l'examen des accords entre VIA et CN/CP afin de transmettre mes commentaires à votre comité.

À notre avis, l'accord conclu entre VIA et CN/CP stipule grosso modo que pour les employés de chaque société, VIA honore les permis de circulation sans frais pour les services voyageurs empruntant les voies de cette compagnie, étant entendu que CN et CP versent à VIA 50 p 100 de la valeur de transport de base pour tous les déplacements d'employés par trains transcontinentaux et pour les déplacements effectués les vendredis et dimanches sur certains services à «forte densité», ce qui correspond surtout au corridor Québec-Windsor.

Comme l'a dit M. J. F. Roberts devant le Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes, VIA estime que la valeur totale du transport de base fournie aux détenteurs de permis de circulation en 1981 sera d'environ 11 millions. VIA s'attend à recevoir en retour un revenu approximatif total de 3,5 millions de CN/CP dans le cadre de cet accord. Comme le sénateur Riley l'a fait remarqué lors de notre comparaison, il est prévu un autre remboursement de cet argent à CN/CP par VIA. Cependant, il semble que ce remboursement soit destiné à un programme de stimulation du rendement dont le coût est déduit de la somme due à VIA pour les permis de circulation pour faciliter la comptabilité mais cette somme ne se rattache pas vraiment à la question des indemnités payées à VIA pour le transport des détenteurs de permis de circulation.

Il vaut la peine de signaler que l'accord actuel sur les revenus provenant des permis de circulation est un accord que VIA a signé à la suite de négociations collectives avec CN/CP et, par conséquent, initialement accepté par elle. Mon opinion est que VIA, ayant conclu que les accords actuels ne sont pas pleinement satisfaisants, est maintenant en train de renégocier ce contrat. Il est donc prématuré de tirer des conclusions sur l'équité à long terme de l'accord. En outre, si VIA et les autres compagnies ne réussissent pas à conclure un nouvel accord au

reach a new agreement on pass compensation, the Commission may be called upon to resolve the issue and in this respect it would be inappropriate for me to comment further at this time.

Yours truly,

J. T. Gray

Chairman
Railway Transport Committee

Ottawa, Ontario
K1A 0N9

sujet des permis de circulation, il se peut qu'on fasse appel à la Commission pour résoudre la question, et il ne conviendrait, pour le moment, que je me livre à d'autres commentaires sur ce sujet.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président du Comité des
Transports par chemin de fer
J. T. Gray



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From C.P. Rail:

Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor;
Mr. W. H. Somerville, General Manager, Grain and Passenger Service.

De C.P. Rail:

M. H. C. Wendlandt, avocat principal;
M. W. H. Somerville, directeur général, Service de transport passagers et céréalier.

19
183



First Session
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, February 25, 1982

Le jeudi 25 février 1982

Issue No. 22

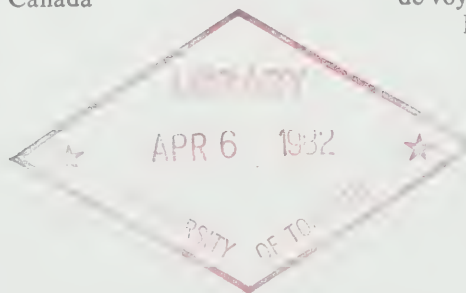
Fascicule n° 22

Eighth proceedings respecting:

The inquiry into the national
rail passenger service provided
to Canadians by VIA Rail Canada
Inc.

Huitième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service
ferroviaire national de transport
de voyageurs assuré par VIA
Rail Canada Inc.



WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léo Langlois, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith

Vice-président: L'honorable Léo Langlois

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Denis	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Stollery
Langlois	Smith
Leblanc	Wood—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine.

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 25, 1982
(39)

[Traduction]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:10 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bonnell, Denis, Doody, Langlois, Leblanc, McElman, Petten, Riley, Rowe and Smith. (10)

In attendance: Mr. Roméo Sévigny, Supervisor of Records, C.P. Rail and also Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

*Witnesses:**From C.P. Rail:*

Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor;

Mr. D. J. Deegan, Assistant Secretary.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, continued with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman referred to a letter received today by the Clerk of the Committee from Mr. Wendlandt.

The witnesses were introduced and Mr. Wendlandt read into the record the letter referred to above.

The witnesses were questioned and then departed and the Committee continued *in camera*.

At 11:20 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 FÉVRIER 1982
(39)

[Text]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 10, sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Denis, Doody, Langlois, Leblanc, McElman, Petten, Riley, Rowe et Smith. (10)

Aussi présents: M. Roméo Sévigny, superviseur des documents, C.P. Rail, ainsi que M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:**De C.P. Rail:*

M. H. C. Wendlandt, avocat principal;

M. D. J. Deegan, secrétaire adjoint.

Le Comité, en conformité de son ordre de renvoi du 28 octobre 1981, poursuit son enquête sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président se réfère à une lettre de M. Wendlandt reçue aujourd'hui par le greffier du Comité.

Les témoins sont présentés et M. Wendlandt donne lecture de la lettre ci-dessus destinée au dossier.

Les témoins sont interrogés et après leur départ le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

A 11 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Eric W. Innes

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, February 25, 1982

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, you will recall that at our last meeting a request was made of CPR to provide for the committee any agreements of a certain kind relating to obligations of CP to continue indefinitely passenger rail service. Mr. Wendlandt, whom we had with us the last time, is here. He has with him Mr. D. J. Deegan, Assistant Secretary of the company, and Mr. Romeo Sévigny, Supervisor of Records of the company.

Mr. Wendlandt has sent a letter to Mr. Innes, the clerk of the committee, which consists of five single-spaced pages which have appended to them a substantial number of photocopies making reference to various statutes. In a moment I shall call on Mr. Wendlandt to tell us what they indicate. With your consent, I will ask Mr. Wendlandt to read into the record itself the four-and-a-half page letter he wrote to Mr. Innes. Would that be acceptable to the committee?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I now call on Mr. Wendlandt.

Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor, CP Rail: Thank you very much, Mr. Chairman. The letter is dated February 23, 1982 and is addressed to Mr. E. W. Innes, Clerk of the Standing Senate Committee on Transport and Communications: It reads:

Dear Sir: I refer you to the proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications of February 11, 1982, having regard to certain inquiries relating to the passenger train service that existed between Montreal and Saint John, N.B. In particular a request was made to determine whether there existed any agreements pursuant to which Canadian Pacific Limited or Canadian Pacific Railway Company "CP Rail" would have undertaken to provide a passenger train service in perpetuity between Montreal and Saint John, N.B.

The development of a response to this very general inquiry has not been an easy task. Some 80,000 agreements are kept in the vault of the Company. These agreements are filed numerically and are catalogued on an index card. The index card contains the date of the agreement, the number that it has been given, the names of the parties to the agreement and a brief description of the general nature and purpose of the agreement. Some 100,000 of such index cards are in active use. It is evident that this filing system, which is perfectly sufficient for the company's purposes was not designed to respond to general questions such as those posed during the recent proceedings. Nevertheless every reasonable effort was made to search the company's records and to locate, if possible, an agreement pursuant to which CP Rail would have undertaken to provide passenger train service between

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 25 février 1982

Le Comité permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui à 10 h 00 pour étudier le service ferroviaire de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

La présidence est assurée par le sénateur George I. Smith

Le président: Vous vous souvenez qu'à notre dernière réunion C.P. Rail a été invité à fournir au Comité tous les accords d'un certain type ayant trait aux obligations imposées à C.P. de continuer à assurer indéfiniment un service ferroviaire de transport de voyageurs. M. Wendlandt, qui a assisté à cette réunion, est de nouveau avec nous aujourd'hui. Il est accompagné de M. D. J. Deegan, secrétaire adjoint de la Société, et de M. Romeo Sévigny, superviseur des dossiers de la société.

M. Wendlandt a écrit à M. Innes, greffier du Comité, une lettre de cinq pages à simple interligne à laquelle est annexé un nombre important de photocopies ayant trait aux divers statuts. Dans un instant, je vais inviter M. Wendlandt à nous expliquer ce que ces documents signifient. Avec votre accord, je lui demanderai de lire, pour qu'elle soit portée au procès-verbal, la lettre qu'il a écrite à M. Innes. Le Comité approuve-t-il cette démarche?

Les honorables sénateurs: Approuvé.

Le président: La parole est maintenant à M. Wendlandt.

M. H. C. Wendlandt, Avocat principal de C.P. Rail: Merci beaucoup, monsieur le président. Ma lettre est datée du 23 février 1982 et est adressée à M. E. W. Innes, greffier du Comité permanent des Transports et des Communications. Je lis:

Monsieur, Je vous prie de vous référer au procès-verbal du Comité permanent des Transports et des Communications du 11 février 1982, traitant de certaines demandes d'informations ayant trait au service ferroviaire de transport de voyageurs qui existait entre Montréal et Saint-Jean (N.-B.). Une de ces demandes avait en particulier pour objet de déterminer s'il existait des ententes aux termes desquelles la société Canadien Pacifique Limitée où la C.P. Rail aurait entrepris d'assurer à perpétuité un tel service entre ces deux villes.

Il n'a pas été aisé d'élaborer une réponse à une demande d'un caractère aussi général. Notre société conserve dans ses coffres quelque 80 000 ententes. Elles sont classées numériquement et cataloguées. Le catalogue indique la date de l'entente, le numéro qui lui a été assigné, les noms des signataires de l'entente et une brève description de sa nature et de son objet généraux. Sur les quelque 100 000 fiches que nous conservons, un certain nombre sont couramment utilisées. Il est évident que ce système de classement, qui convient parfaitement aux besoins de la société, n'a pas été conçu pour répondre aux questions générales telles que celles qui ont été posées au cours de la récente réunion. Néanmoins, nous avons fait notre possible pour essayer de retrouver dans nos archives un accord en vertu duquel C.P. Rail se serait engagé à assurer à perpétuité un service ferroviaire de transport de voyageurs

Saint John and Montreal in perpetuity. In order to limit the rather considerable research that was required for these purposes, the decision was made to exclude all agreements which required governmental sanction such as Orders-in-Council, or which were specifically authorized or sanctioned by Parliament or Provincial legislatures. The reason for this exclusion can be explained by the fact that the terms and conditions of such agreements can be ascertained without reference to records of CP Rail. These agreements are public in nature and can therefore be reviewed by any interested person. A reference book issued by the then Department of Transport entitled *A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada* can be of great help in locating these various public agreements. For your convenience, kindly find enclosed photocopies of certain pages of this reference work which set forth the legislative history of those railway companies which were involved in the provision of passenger train service between Saint John and Montreal.

The undersigned therefore has only reviewed private agreements between CP Rail and third parties regarding the operation of passenger train services between Saint John and Montreal, that is to say, agreements which did not for their validity require the various sanctions referred to above. A review of these private agreements reveals that there does not appear to exist any agreement pursuant to which CP Rail would have undertaken to provide passenger train service between Saint John and Montreal in perpetuity.

With respect to public agreements, during the proceedings before the Standing Senate Committee on Transport and Communications reference was made to the recent judgment of The Honourable Mr. Justice Walsh in the matter of *The Minister of Transport of Quebec et al vs. The Attorney General of Canada et al*. For your convenience, a copy of the judgment is enclosed. The judgment decided a number of pertinent issues including the issue of the enforceability of agreements, sanctioned by provincial legislature, pursuant to which an undertaking was given to maintain a certain level of passenger train service. Because of its evident relevance, the judgment is set out hereafter at some length, beginning at page 14 thereof, where His Lordship stated as follows:

"The issue in the present proceedings is not whether this agreement remains binding on Defendant Canadian Pacific Limited or whether it would be subject to a claim for damages for the breach of it, but whether as a matter of law the Order-in-Council 1981-2171 can prevail over and have the effect of setting aside this contract, ratified by Quebec law. There is no issue as to the fact that Defendant Canadian Pacific Limited is a railway company incorporated by a statute falling within the definition of Special Act as defined in Section 2 of the Railway Act as amended. Section 3 of the Railway Act reads as follows:

3. Except as in this Act otherwise provided,

entre Saint-Jean et Montréal. Afin de restreindre les recherches assez considérables que cela impliquait, nous avons décidé d'exclure toutes les ententes exigeant une sanction gouvernementale telle que les ordres en conseil ou celles qui avaient été autorisées ou sanctionnées par le Parlement ou les chambres provinciales. Cette exclusion peut se justifier par le fait que les termes et conditions de tels accords peuvent être vérifiés sans avoir recours aux dossiers de C.P. Rail. Ce sont en effet des documents publics qui peuvent être consultés par n'importe quelle personne intéressée. Un ouvrage de référence publié par ce qui s'appelait alors le département des Transports, intitulé *A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada* s'avérerait très utile pour ceux qui veulent localiser ces diverses ententes publiques. Pour votre commodité, vous voudrez bien trouver ci-joint des photocopies de certaines pages de cet ouvrage qui précisent l'histoire législative des sociétés ferroviaires impliquées dans les services de transport de voyageurs entre Saint-Jean et Montréal.

Le soussigné n'a donc examiné que les ententes privées entre C.P. Rail et les tierces parties ayant trait à ces services, c'est-à-dire, des ententes qui, pour être valides, ne requéraient pas les diverses sanctions évoquées ci-dessus. Un examen de ces ententes privées révèle qu'il ne semble pas y avoir d'entente aux termes de laquelle C.P. Rail se serait engagé à assurer à perpétuité un service ferroviaire de transport de voyageurs entre Saint-Jean et Montréal.

En ce qui concerne les ententes publiques, au cours des débats qui ont eu lieu devant le Comité permanent des Transports et des Communications, on a fait allusion au récent jugement du Juge Walsh sur l'affaire du *Ministre des Transports du Québec et al. contre le Procureur général du Canada et al*. Vous trouverez également ci-joint une copie du jugement qui se prononçait sur un certain nombre de questions pertinentes notamment celle du caractère exécutoire des ententes, sanctionnées par les chambres provinciales, en vertu desquelles un engagement est pris d'assurer un certain niveau de service ferroviaire de transport de voyageurs. En raison de sa pertinence manifeste, le jugement est exposé avec un certain luxe de détails, à commencer par la page 14, où son Honneur déclare ce qui suit:

«La question qui se pose en l'espèce n'est pas de savoir si le contrat lie toujours la défenderesse Canadien Pacifique Limitée ou si elle pourrait faire l'objet d'une demande en dommages-intérêts pour violation de ce contrat, mais plutôt si, en droit, le décret 1931-2171 peut l'emporter sur ce contrat ratifié par une loi du Québec et avoir pour effet de l'annuler. Il n'est pas contesté que la défenderesse Canadien Pacifique Limitée est une compagnie de chemin de fer constituée sous le régime d'une loi spéciale au sens de l'art. 2 de la Loi sur les chemins de fer modifiée. L'article 3 de la Loi des chemins de fer est ainsi rédigé:

3. Sauf dispositions contraires de la présente loi,

(a) this Act shall be construed as incorporate with the Special Act, and

(b) where the provisions of this Act and of any Special Act passed by the Parliament of Canada relate to the same subject-matter the provisions of the Special Act shall, in so far as is necessary to give effect to such Special Act, be taken to override the provisions of this Act.

There is no question that the provisions of the Railway Act apply to said Defendant. Section 6(c) thereof reads as follows:

6.(1) The provisions of this Act, without limiting the effect of section 5, extend and apply to

(c) every railway or portion thereof, whether constructed under the authority of the Parliament of Canada or not, now or hereafter owned, controlled, leased, or operated by a company wholly or partly within the legislative authority of the Parliament of Canada, or by a company operating a railway wholly or partly within the legislative authority of the Parliament of Canada, whether such ownership, control, or first mentioned operation is acquired or exercised by purchase, lease, agreement or other means whatsoever, and whether acquired or exercised under authority of the Parliament of Canada, or of the legislature of any province, or otherwise howsoever; and every railway or portion thereof, now or hereafter so owned, controlled, leased or operated shall be deemed and is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada.

(underlining mine).

Article 7 reads as follows:

Where any railway, the construction or operation of which is authorized by a Special Act passed by the legislature of any province, is declared, by any Act of the Parliament of Canada, to be a work for the general advantage of Canada, this Act applies to such railway, and to the Company constructing or operating the same, to the exclusion of such of the provisions of the said Special Act as are inconsistent with this Act, and in lieu of any general railway Act of the province.

It is clear that the federal law must prevail.

Reference was made to the Supreme Court case of Quebec Railway, Light & Power Company and Montcalm Land Company and The City of Quebec in which the headnote read in part:

"A street railway company operating within a province, originally incorporated by a provincial legislature but whose undertaking was subsequently declared by a Dominion Act to be a work for the general advantage of Canada, is not subject to the jurisdiction of a public service commission created by the province, but the execution of its powers is, by the provisions of the Railway Act, within the jurisdiction of the Board of Railway Commissioners for Canada.

a) cette dernière doit s'interpréter comme étant incorporée à la loi spéciale, et

b) lorsque les dispositions de la présente loi et celles de quelque loi spéciale au Parlement du Canada se rapportent aux mêmes matières, les dispositions de la loi spéciale doivent être considérées comme l'emportant sur les dispositions de la présente loi, dans la mesure nécessaire pour donner effet à cette loi spéciale.

Il ne fait aucun doute que les dispositions de la Loi sur les chemins de fer s'appliquent à ladite défenderesse. L'art. 6c) de cette loi est ainsi rédigé:

6. (1) Sans restreindre l'effet de l'article 5, les dispositions de la présente loi s'étendent et s'appliquent:

c) à tout chemin de fer, ou partie de chemin de fer, construit ou non en vertu de l'autorité du Parlement du Canada, actuellement ou dans la suite possédé, contrôlé, loué ou exploité par une compagnie relevant entièrement ou en partie de l'autorité législative du Parlement du Canada, ou par une compagnie exploitant un chemin de fer relevant entièrement ou en partie de l'autorité législative du Parlement du Canada, que ce droit de propriété, de contrôle ou d'exploitation en premier lieu mentionné soit acquis ou exercé par achat, bail, contrat ou autre moyen quelconque, et soit acquis ou exercé en vertu de l'autorité du Parlement du Canada, ou de la législature de toute province, ou de toute autre manière; et tout chemin de fer, ou partie de chemin de fer, actuellement ou dorénavant ainsi possédé, contrôlé, loué ou exploité, est réputé et est par la présente loi déclaré un ouvrage à l'avantage général du Canada.
(C'est moi qui souligne.)

L'article 7 est ainsi conçu:

7. Lorsque le Parlement du Canada déclare, par une loi, qu'un chemin de fer, dont la construction ou l'exploitation est autorisée par une loi spéciale de la législature d'une province, constitue un ouvrage à l'avantage général du Canada, la présente loi doit s'appliquer à ce chemin de fer et à la compagnie qui le construit ou qui l'exploite, à l'exclusion des dispositions de ladite loi spéciale qui sont incompatibles avec la présente loi, et aux lieux et places de toute loi générale de la province concernant les chemins de fer.

Il est clair que la loi fédérale doit l'emporter.

On a cité l'arrêt de la Cour suprême *Quebec Railway, Light & Power Company and Montcalm Land Company and The City of Quebec*⁶ dont le résumé se lit en partie comme suit:

Traduction Une compagnie de tramway exerçant ses opérations à l'intérieur d'une province, constituée par une législature provinciale mais dont l'entreprise a subséquentement été déclarée par une loi du Dominion être à l'avantage général du Canada, n'est pas soumise à la compétence d'une commission des services publics créée par la province, mais l'exercice de ses pouvoirs est, en vertu des dispositions de la Loi sur les chemins de fer, soumis à la compétence de la Commission des chemins de fer du Canada.

The Railway Act of Canada applies in the present case notwithstanding an agreement between the railway appellant and the city of Quebec providing for the reconciliation of differences between time by way of appeal to the Quebec Public Service Commission; such a clause cannot be interpreted to confer authority on the commission to regulate and direct works and operations which are within the exclusive powers of the Dominion Parliament."

And The Honourable Mr. Justice Walsh goes on to state at page 17 as follows:

"Section 45, 47 and 48 of the National Transportation Act give authority to the Commission to inquire into complaints by any interested party that a railway company has violated or committed a breach of an agreement and the Commission may even initiate such an inquiry on its motion. I make no finding as to whether this can now be done in view of the provisions of the Order-in-Council. It is clear that it is the Commission and the Governor General in Council which have such supervisory control notwithstanding the Quebec Statute, and that Defendant Canadian Pacific Limited must comply with Order-in-Council 1981-2171."

In the light of the foregoing judgment as well as the jurisprudence therein referred to, it would appear that even if an agreement of the type inquired of could be located, the provisions of such an agreement would not be enforceable against CP Rail in the light of the decision by the Governor-in-Council to terminate the passenger train service between Saint John and Montreal.

Yours very truly,

(sgd) H. C. Wendlandt

The Chairman: Thank you, Mr. Wendlandt.

Is it the desire of the committee to direct questions to Mr. Wendlandt now, or how would you like to proceed?

Mr. Wendlandt: Mr. Chairman, if I may put this to you, it may be of some use to you and the committee to appreciate the efforts that were made by Canadian Pacific in order to come up with a response to your inquiries, and I would ask Mr. Deegan to explain the efforts that were made.

The Chairman: Mr. Deegan holds what position?

Mr. Wendlandt: He is Assistant Secretary of Canadian Pacific Limited.

The Chairman: Very well, Mr. Deegan.

Mr. D. J. Deegan, Assistant Secretary, Canadian Pacific Limited: Mr. Chairman and honourable senators, a request was made by Mr. Wendlandt to search the records of Canadian Pacific Limited to determine whether in fact there were any agreements which would require Canadian Pacific to provide a passenger train operation between Montreal, Quebec and Saint John, New Brunswick.

The Chairman: Excuse me. What is your relationship to the documents you are going to discuss? Do you have custody of them?

La Loi sur les chemins de fer du Canada s'applique en l'espèce nonobstant un contrat conclu entre la compagnie de chemin de fer appelante et la ville de Québec prévoyant le règlement des différends qui pourraient survenir entre eux par voie d'appel à la Commission des services publics du Québec; une telle clause ne peut être interprétée de façon à conférer à la Commission le pouvoir de réglementer et de régir des ouvrages et des entreprises qui relèvent des pouvoirs exclusifs du Parlement du Dominion.

Le Juge Walsh ajoute à la page 17:

«Les articles 45, 47 et 48 de la Loi nationale sur les transports autorisent la Commission à faire enquête sur toute plainte portée par une partie intéressée alléguant qu'une compagnie de chemin de fer a violé ou rompu un contrat et la Commission peut même de son propre mouvement prendre l'initiative d'une telle enquête. Je ne me prononce pas sur la question de savoir si cela est toujours possible malgré les dispositions du décret. Il est clair que nonobstant la loi du Québec, le pouvoir de surveillance et de contrôle appartient à la Commission et au gouverneur en conseil et que la défenderesse Canadien Pacifique Limitée doit se conformer au décret 1981-2171.»

Compte tenu de ce jugement et de la jurisprudence à laquelle il se réfère, il semblerait que même si nous pouvions trouver une entente du type de celle qu'on nous a demandée, ces dispositions ne seraient pas applicables contre C.P. Rail compte tenu de la décision du gouverneur en conseil de mettre un terme au service ferroviaire de transport de voyageurs entre Saint-Jean et Montréal.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de ma considération distinguée.

signé H. C. Wendlandt

Le président: Merci, M. Wendlandt.

Le Comité désire-t-il poser des questions à M. Wendlandt maintenant, ou préfère-t-il procéder autrement?

M. Wendlandt: Monsieur le Président, si je puis me permettre une suggestion, il vous serait peut-être utile, à vous-même et au Comité, de vous faire une idée des efforts déployés par Canadien Pacifique pour trouver réponse à vos questions, et je pourrais demander à M. Deegan de vous les décrire.

Le président: Quel poste M. Deegan occupe-t-il?

M. Wendlandt: Il est Secrétaire adjoint du Canadien Pacifique Limité.

Le président: Très bien, M. Deegan.

M. D. J. Deegan, Secrétaire adjoint, Canadien Pacifique Limité: Monsieur le Président et messieurs les Sénateurs, M. Wendlandt nous a demandé de faire des recherches dans les archives du Canadien Pacifique Limité afin de déterminer s'il existait en fait des ententes qui engageaient notre société à assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs entre Montréal, Québec et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).

Le président: Excusez-moi. Quel lien existe-t-il entre vous-même et les documents dont vous allez parler? En avez-vous la garde?

Mr. Deegan: Mr. Chairman, in my capacity as Assistant Secretary of the company, I have been charged with the responsibility of ensuring that agreements entered into by Canadian Pacific are kept in a proper manner, and I ensure that that is done.

At the commencement of my search I realized that there is more than one railway company involved in the line of railway between Montreal, Quebec and Saint John, New Brunswick. In fact, there are at least two major railway companies, one being the Atlantic and Northwest Railway Company, which was leased to Canadian Pacific Limited from December 6, 1886, originally. That lease was surrendered on January 1, 1937, and replaced by a new lease for 999 years from January 1, 1937. In addition, the other major leased line is the New Brunswick Railway Company. That railway company was leased to Canadian Pacific Limited on July 1, 1890, for 999 years.

Each of those two railway companies has, in addition, several railway companies that form part of its system; for instance, the Atlantic and Northwest Railway Company, acquired by purchase on June 30, 1881 the Waterloo and Magog Railway Company, which line of railway runs between Waterloo, Quebec City and Sherbrooke, Quebec.

The Atlantic and Northwest also acquired the International Railway Company of Canada by purchase on November 2, 1886. It also acquired the International Railway Company of Maine on December 6, 1886.

The New Brunswick Railway Company leased the Saint John and Maine Railway Company, as of May 21, 1883, for a term of 997 years. It also has several other railway companies that form part of the New Brunswick Railway system.

In an effort to ensure that the search was done properly, the supervisor of records and myself, and the clerk, spent approximately six full days examining the index cards, and, as Mr. Wendlandt said, we have about 100,000 of those in the Canadian Pacific records. We looked at the cards to determine whether there was any indication on them with respect to railway service along the line of railway between Montreal and Saint John, New Brunswick. We retrieved approximately 50 documents, covering train operations, and turned these documents over to counsel for his review. The index cards—and I might just reiterate what Mr. Wendlandt said in his letter—contained a record of the agreement number, the parties to the agreement, and a short statement as to what the agreement is about.

We specifically examined the index cards to determine if there was any agreement between the company and the federal government, and the company and the provincial governments concerned, namely, those of the province of Quebec and the province of New Brunswick. We looked also to see whether there was any agreement between the company and the State of Maine, the company and the major cities along the line of railway, such as Montreal, Sherbrooke, Saint John, between the company and the New Brunswick Railway Company, and between the company and the Atlantic and Northwest Railway Company, and these other railway companies that I previously mentioned and all those parties.

Mr. Chairman, I think that is all.

M. Deegan: Monsieur le Président, à titre de Secrétaire adjoint de la société, je suis responsable de veiller à ce que les ententes conclues par le Canadien Pacifique soient conservées de manière appropriée, et je m'assure que cela est effectivement fait.

Dès le début de mes recherches je me suis rendu compte qu'il y a plusieurs sociétés ferroviaires qui utilisent la ligne qui relie Montréal, Québec et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). En fait, il y a au moins deux sociétés importantes, dont l'une est l'Atlantic and Northwest Railway Company, louée au Canadien Pacifique à partir du 6 décembre 1886 à l'origine. Ce bail est venu à expiration le 1^{er} janvier 1937 et a été remplacé par un nouveau bail de 999 ans prenant effet au 1^{er} janvier 1937. L'autre société importante prise à bail est la New Brunswick Railway Company. Elle a été louée au Canadien Pacifique Limité le 1^{er} juillet 1890, pour une durée de 999 ans.

Deux sociétés contrôlent en outre plusieurs sociétés ferroviaires qui font partie de leur système. Par exemple, l'Atlantic and Northwest Railway Company a acheté le 30 juin 1881 la Waterloo and Magog Railway Company, qui dessert Waterloo, Québec et Sherbrooke (Québec).

L'Atlantic and Northwest a également acquis the International Railway Company of Canada le 2 novembre 1886, ainsi que l'International Railway Company of Maine, achetée le 6 décembre 1886.

La New Brunswick Railway Company a acquis à bail la Saint John and Maine Railway Company, le 21 mai 1883, pour une période de 997 ans. Elle contrôle également plusieurs autres sociétés qui font partie du réseau ferroviaire du Nouveau-Brunswick.

Pour être bien certain que les recherches se fassent correctement, le superviseur des archives et moi-même, ainsi que le commis, avons consacré environ six journées pleines à étudier les fiches du catalogue qui, et, comme l'a dit M. Wendlandt, cela en représente environ 100,000. Nous avons examiné les fiches pour voir si elles comportaient des indications sur les services ferroviaires entre Montréal et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Nous avons extrait une cinquantaine de documents relatifs à l'exploitation de tels services, et nous les avons remis à l'avocat pour qu'il les étudie. Les fiches—si je puis me permettre de répéter ce qu'a dit M. Wendlandt dans sa lettre—comportent les indications suivantes: le numéro de l'entente, les parties concernées, et un bref sommaire de son contenu.

Nous avons en particulier examiné ces fiches afin de déterminer s'il existait un accord entre la Compagnie et le gouvernement fédéral, et la Compagnie et les gouvernements provinciaux concernés, à savoir, celui de la province de Québec et celui de la province du Nouveau-Brunswick. Nous les avons également vérifiées pour voir s'il existait une entente entre la Compagnie et l'État du Maine, la Compagnie et les grandes villes qui se trouvent sur la ligne, telles que Montréal, Sherbrooke, Saint-Jean, entre la Compagnie et la New Brunswick Railway Company, et entre elle et l'Atlantic and Northwest Railway Company et les autres compagnies dont j'ai déjà parlé et toutes ces parties.

Monsieur le président, je crois ne rien avoir à ajouter.

The Chairman: Has Mr. Sévigny anything to say?

Mr. Roméo Sévigny, Supervisor of Records, Canadian Pacific Limited: No, Mr. Chairman. I just confirm what Mr. Deegan and Mr. Wendlandt have said.

The Chairman: Honourable senators, have you any questions?

Senator Riley: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Deegan, apart from there being, as you say, no agreement in respect of the Montreal-Saint John, the Atlantic run, in perpetuity, were there any agreements found, for any term, between any of the sections of this Atlantic run between Saint John and Montreal?

Mr. Wendlandt: May I answer that question? What was done was that any private agreement affecting the operation of that line was given to me, and I reviewed those agreements. I did not find in any of those private agreements any undertaking by Canadian Pacific to operate passenger train service. I might add that one of the great difficulties in locating these agreements is, of course, that Canadian Pacific does not, in its records, make a distinction between agreements covering passenger train service and agreements covering train service in general, so that the difficulty was, of course, that we had to read a great many agreements to ascertain whether indeed any such agreement had anything to do with the passenger train service.

Senator Riley: Did you find anything in the agreements requiring Canadian Pacific to operate the train service?

Mr. Wendlandt: Not that I recall, senator.

Senator Riley: What is the nature of the agreements that were found?

Mr. Wendlandt: These are what I refer to as private agreements. They are agreements which do not require for their validity any government sanction, or do not require for their validity or their enforceability a statute of Canada or of the provincial legislatures. Therefore, you would be looking at agreements such as the running rights agreements between Canadian Pacific and Canadian National, or the predecessor companies of Canadian National. Agreements could exist between Canadian Pacific and the City of Saint John regarding the lease of certain properties by Saint John to CP. Some of these leases are of very short duration. It could be a duration of 20 years, 30 years or 5 years.

The difficulty, again, with any one of these agreements is ensuring that they are still in existence; still in force. There are also subsequent agreements amending those agreements. It was, as you can see, quite an undertaking, senator. As I said, I did not, in those private agreements, find any undertaking made by CP to provide passenger train service.

Senator Riley: Those are all of the questions I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

I have one or two, Mr. Wendlandt. On page 2 of your letter to Mr. Innes, you refer to a reference book issued by the then

Le président: Monsieur Sévigny a-t-il quelque chose à dire?

M. Roméo Sévigny, superviseur des archives, Canadien Pacifique Limitée: Non, monsieur le président. Je tiens simplement à confirmer ce que M. Deegan et M. Wendlandt ont dit.

Le président: Messieurs les sénateurs, avez-vous des questions?

Le sénateur Riley: Merci, monsieur le président.

M. Deegan, en dehors du fait que, comme vous le dites, il n'existe aucune entente pour l'exploitation à perpétuité de la ligne Montréal-Saint-Jean, en avez-vous trouvé qui ait été conclue pour l'exploitation d'une section de cette ligne pour quelque durée que ce soit.

M. Wendlandt: Puis-je répondre à cette question? Les choses se sont passées de la manière suivante: toutes les ententes privées relatives à l'exploitation de cette ligne m'ont été remises, et je les ai étudiées. Je n'y ai rien trouvé qui indique que le Canadien Pacifique s'était engagé à assurer le transport de voyageurs. J'ajouterais qu'une des grosses difficultés auxquelles nous nous sommes heurtés tient au fait que le Canadien Pacifique ne fait aucune différence, dans ses dossiers, entre les ententes relatives aux services ferroviaires de transport de voyageurs et les services ferroviaires en général. Nous avons donc été obligés de lire une quantité d'ententes pour voir si certaines d'entre elles avaient un rapport quelconque avec le service ferroviaire de transport de voyageurs.

Le sénateur Riley: Y avez-vous trouvé mention de l'obligation pour le Canadien Pacifique d'assurer le service ferroviaire?

M. Wendlandt: Pas que je sache, monsieur le sénateur.

Le sénateur Riley: Quelle était la nature des ententes que vous avez trouvées?

M. Wendlandt: C'étaient ce que j'appelle des ententes privées, c'est-à-dire qui n'exigent aucune sanction gouvernementale pour être valides, ou, qui pour l'être ou être mises en œuvre n'exigent pas une loi fédérale ou provinciale. Il s'agit donc d'ententes telles que celles qui concernent les droits d'usage entre le Canadien Pacifique et le Canadien National ou les compagnies ayant précédé celui-ci. Il se pourrait qu'il existe des ententes entre le Canadien Pacifique et la ville de Saint-Jean en ce qui concerne la cession à bail de certains biens au C.P. par Saint-Jean. Certains de ces baux sont de très courte durée et peuvent porter sur une période de 20 ans, de 30 ans ou de 5 ans.

L'autre difficulté est de savoir si ces ententes existent encore et sont encore appliquées. Il y a également des ententes ultérieures qui les modifient. Comme vous pouvez le voir, Monsieur le Sénateur, la tâche n'a pas été facile. Je le répète, je n'ai rien trouvé dans ces ententes privées qui indiquent un engagement pris par C.P. Rail d'assurer un service de transport de voyageurs.

Le sénateur Riley: Je n'ai pas d'autres questions à poser, Monsieur le Président.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser, Messieurs?

J'en ai, pour ma part, une ou deux, Monsieur Wendlandt. À la page 2 de votre lettre à Monsieur Innes, vous parlez d'un

Department of Transport a number of years ago entitled, "A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada." Where would one find that book?

Mr. Wendlandt: Canadian Pacific has a copy of it, of course. I believe that the Department of Transport, or Transport Canada as it is now called, may have one. I would hope that the Parliamentary Library would have one copy. It is certainly a well-known reference book. I have appended to the letter photocopies of certain pages of this reference book which set forth the legislative history of these railway companies' lines. A person who is interested could go to the Statutes of Canada or to the statutes of a province, as the case may be, and review the statute in question, and will therein find, either by reference or appended to the statute, the agreements which were sanctioned by that statute. It is possible, therefore, for somebody to review what I call public agreements and to formulate his own opinion as to whether or not, in those agreements, there is an undertaking by CP or any other company to provide passenger train service between Montreal and Saint John.

The Chairman: For further information, Mr. Wendlandt, there are quite a number of photocopies of what you have just told us are pages from that book?

Mr. Wendlandt: Yes.

The Chairman: On the top of each of these photocopies there appears to be a number. For instance, the first page has a number "34"?

Mr. Wendlandt: Yes, that would be page 34 of that reference book.

The Chairman: The same would be true for the other numbers at the top of the photocopied pages?

Mr. Wendlandt: Yes. If I may continue, senator, you will find that there are some references to railway companies that are crossed out. The reason for that is that those railway companies would not have at one time provided a railway service, in whole or in part, between Saint John and Montreal. I had eliminated those which would not be relevant to such an inquiry.

The Chairman: Thank you.

Senator Rowe: Mr. Chairman, in the event that a railway company—CP or any other company—makes an agreement with some other railway line for any purpose whatever, is there a constitutional or legal obligation for that railway company to file a copy of the agreement with the federal authorities, the Department of Transport, or, for that matter, the provincial authorities? I know that in Newfoundland we have certain legislation with regard to which there is an obligation to file it with the archives as well as, for example, the appropriate government department.

Mr. Wendlandt: Of course, the history of the Railway Act is a long one and I would feel very uncomfortable in advising you of the requirements of the first Railway Act or subsequent amendments with respect to the filing of documents. Of course, we now have the Canadian Transport Commission. Many documents and agreements are filed as a matter of course with the Canadian Transport Commission.

ouvrage de référence publié par le Département des Transports, il y a bon nombre d'années, intitulé, «A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada.» Où peut-on se procurer ce livre?

M. Wendlandt: Le Canadien Pacifique en a bien entendu un exemplaire. Il se peut que le Département des Transports, ou Transports Canada comme il s'appelle maintenant, en ait un. J'espère que la bibliothèque du Parlement en a un, elle aussi. C'est un ouvrage de référence fort connu. J'ai joint à ma lettre des photocopies de certaines pages de cet ouvrage qui décrivent l'histoire législative des lignes de ces compagnies ferroviaires. Les personnes que cela intéresse peuvent se reporter aux statuts du Canada ou à ceux d'une province, selon le cas, et étudier la loi en question. Elles trouveront, sous forme de référence ou d'annexe, les ententes sanctionnées par la loi en question. Il est donc possible pour quelqu'un d'examiner ce que j'appellerais les ententes publiques et de décider, si à leur avis, ces ententes comportent un engagement de C.P. ou de toute autre compagnie à assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs entre Montréal et Saint-Jean.

Le président: À titre d'information, Monsieur Wendlandt, existe-t-il un certain nombre de photocopies de ce que vous nous dites être des pages de cet ouvrage?

Monsieur Wendlandt: Oui.

Le président: Il semble qu'il y ait un chiffre d'inscrit au haut de chacune de ces photocopies. Par exemple, la première page porte le chiffre «34».

Monsieur Wendlandt: Oui, il s'agit là de la page 34 de cet ouvrage de référence.

Le président: En va-t-il de même des autres chiffres inscrits au haut des pages?

M. Wendlandt: Si vous me permettez de poursuivre, Monsieur le Sénateur, vous constaterez que certaines références à des compagnies ferroviaires sont barrées. La raison en est que ces compagnies n'ont à aucun moment assuré un service ferroviaire complet ou partiel entre Saint-Jean et Montréal. Je vais éliminer celles qui n'auraient rien à voir avec une telle enquête.

Le président: Merci.

Le sénateur Rowe: Monsieur le Président, au cas où une compagnie ferroviaire—CP ou n'importe quelle autre—conclut une entente avec une autre compagnie ferroviaire pour quelque raison que ce soit, cette compagnie est-elle constitutionnellement ou légalement contrainte de remettre une copie de l'entente aux autorités fédérales, au ministère des Transports ou, éventuellement, aux autorités provinciales? Je sais qu'à Terre-Neuve il est obligatoire d'en remettre un exemplaire aux archives ainsi que, par exemple, au ministère approprié.

M. Wendlandt: Bien sûr, la Loi sur les chemins de fer a une longue histoire et j'hésiterais beaucoup à vous dire ce que sont les exigences de la première loi dans ce domaine ou des modifications ultérieures pour tout ce qui touche le dépôt de documents. Un grand nombre de documents et d'ententes sont automatiquement déposés à la Commission canadienne des transports.

Senator Rowe: Is that obligatory or voluntary?

Mr. Wendlandt: Agreements affecting the operation of the railway company itself have to be filed, I believe. I am not about to state a legal opinion as to which agreement has to be filed and which agreement need not be filed, because I would feel more comfortable had I the act in front of me. The act is very clear as to what has to be filed. A distinction, nevertheless, does exist between documents that are filed as a matter of record with the Canadian Transport Commission and other documents which, for their validity, require the sanction of the Canadian Transport Commission and, ultimately, the sanction of the Governor in Council.

To give you an example, the agreement that was entered into between Canadian Pacific Ltd. and VIA Rail, pursuant to which the passenger train operations in Canada are set out as between the two companies, had to receive the approval of the Canadian Transport Commission and the sanction of the Governor in Council. Here is an agreement which had to receive prior sanction for its enforceability and validity. Other agreements are filed as a matter of record and do not require, for their validity, the prior sanction of the Canadian Transport Commission.

Senator Langlois: Mr. Chairman, in his evidence this morning the witness, if I understood him correctly, seemed to differentiate between general agreements and some other agreements dealing with particular subject matter. Could you tell us, sir, the essence of these general agreements that you refer to?

Mr. Wendlandt: I believe that, when I referred to them, I called them public agreements. These public agreements, as I say, are agreements which, for their enforceability and validity, require the sanction of various levels of government, even the highest, namely Parliament. As an example, we could consider long-term leases. As you know, Canadian Pacific owns certain railway companies outright and it leases other railway companies by way of perpetual leases. These perpetual leases were all sanctioned, to the best of my recollection, by a statute of the Parliament of Canada. This, therefore, would be an example of long-term operating agreements, if I may call them that, and which would be, what I referred to, public agreements.

Senator Riley: Mr. Chairman, I make reference to the act incorporating the St. Francis and Megantic International Railway Company, which was assented to in 1870. I do not see a copy of that attached to Mr. Wendlandt's letter.

Mr. Wendlandt: Senator, that railway company would have operated between what points?

Senator Riley: Authority is given under the act to connect with the Maine railway, going through Maine. Megantic, as you know, is the border point between Maine and Quebec. Section 14 of the act states:

It shall be lawful for the said Company to enter into an agreement with any other Railway Company with which the said Road shall connect, and particularly with such Company as shall be authorized to construct a Railroad,

Le sénateur Rowe: Est-ce obligatoire ou volontaire?

M. Wendlandt: Je crois que les ententes relatives à l'exploitation de la compagnie ferroviaire elle-même doivent être déposées. Je n'ai aucune intention d'exprimer un avis autorisé sur celles qui doivent être déposées et celles qui ne le doivent pas, car je me sentirais bien plus à l'aise si j'avais la loi devant moi. Elle est très claire sur ce point. Il existe cependant une différence entre les documents qui sont déposés auprès de la Commission canadienne des transports et ceux qui, pour être valides, exigent sa sanction, et, éventuellement, celle du Gouverneur en conseil.

Par exemple, l'entente conclue entre le Canadien Pacifique Limitée et VIA Rail, aux termes de laquelle l'exploitation des services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada sont partagés entre les deux compagnies, a dû être approuvée par la Commission canadienne des transports et sanctionnée par le Gouverneur en conseil. Voilà une entente qui a pu obtenir ce genre de sanction avant d'être reconnue comme valide et de pouvoir être appliquée. D'autres sont simplement déposées pour mémoire et, pour être valides, n'ont pas besoin de la sanction préalable de la Commission canadienne des transports.

Le sénateur Langlois: Monsieur le Président, dans son témoignage, ce matin, le témoin, si je l'ai bien compris, a semblé faire la différence entre les ententes générales et certaines autres qui traitent de sujets particuliers. Pouvez-vous nous dire en deux mots ce que sont ces ententes générales dont vous venez de parler?

M. Wendlandt: Je crois que quand je l'ai fait j'ai dit que c'étaient des ententes publiques. Pour être valides et pouvoir être appliquées elles doivent être sanctionnées par divers niveaux de gouvernement, même le plus élevé, c'est-à-dire le Parlement. Prenons comme exemple les baux à long terme. Comme vous le savez, le Canadien Pacifique est propriétaire à cent pour cent de certaines compagnies ferroviaires et a un bail perpétuel sur d'autres compagnies. Autant que je m'en souviens, tous ces baux ont été sanctionnés par une loi du Parlement canadien. Voilà un exemple d'entente d'exploitation à long terme si je puis le nommer ainsi, qui constituerait ce que j'ai appelé des ententes publiques.

Le sénateur Riley: Monsieur le Président, à propos de la loi constituant en société la St. Francis and Megantic International Railway Company, sanctionnée en 1870, je n'en vois pas de copie parmi les documents annexés à la lettre de M. Wendlandt.

M. Wendlandt: Monsieur le sénateur, entre quels points cette compagnie ferroviaire aurait-elle fonctionné?

Le sénateur Riley: La loi l'autorise à assurer la jonction avec la voie ferrée du Maine qui traverse cet État. Comme vous le savez, Mégantic est la gare frontière entre le Maine et le Québec. L'article 14 de la loi stipule que:

Ladite compagnie sera légalement autorisée à conclure une entente avec toute autre compagnie ferroviaire avec laquelle ladite ligne établira la jonction, et en particulier avec toute compagnie autorisée à construire une voie

in the State of Maine, to connect with the Railway to be constructed under the provisions of this Act—

And so on.

Mr. Wendlandt: Do you know whether that company ever operated?

Senator Riley: I don't know, apart from what the act says. I am wondering if you can ascertain why this act was not found among the documents. I presume that CP took over this railway. Section 1 says:

The St. Francis and Megantic International Railway is hereby declared to be a work for the general advantage of the Dominion of Canada.

Surely that must have been catalogued.

Mr. Wendlandt: Senator, it may have been a line that intersected with the line that we would have operated.

Senator Riley: I do not know whether the St. Francis line, in fact, intersected.

Mr. Wendlandt: I cannot assist you. I should note that the book to which I referred in my letter is now available. I am looking at the book to find out whether the St. Francis line is referred to there. I have not been able to locate it in this book either.

Senator Riley: Mr. Chairman, I believe we obtained a copy of this act from the book to which Mr. Wendlandt is referring.

Mr. Wendlandt: That may have been, but again, you must appreciate, senator, that I did not review what are called public statutes. You appear to have referred to a statute with respect to the St. Francis and Megantic Railway Company. I would not have reviewed that act. It was just too massive an undertaking for me to have reviewed all of the public acts. As I say in my letter, anyone who is interested in the question can do it himself. More importantly, he does not have to take my opinion as to what I think that public act says. He can form his own opinion and act according to his own convictions, not based on my opinion.

Senator Riley: Is access to these acts, that you have in your vaults, available to the public?

Mr. Wendlandt: I am sorry, I do not understand.

Senator Riley: Has access to those acts to which you are referring, and which are in your vaults, always been available to the public?

Mr. Wendlandt: No. The records of Canadian Pacific, as a general rule, are not available to the public.

Senator Riley: But now you say they are?

Mr. Wendlandt: I am saying, senator, that any public statute of the Parliament of Canada, or of any provincial legislature, presumably is available to the public and anyone who wishes to refer to those statutes will find in those statutes reference to the leases; or, if they do not refer to the leases per se, he will be able to find such leases in the Public Archives. I

ferrée, dans l'État du Maine destinée à établir la jonction avec la voie ferrée qui doit être construite conformément aux dispositions de cette loi.

etc.

M. Wendlandt: Savez-vous si cette compagnie a jamais fonctionné?

Le sénateur Riley: Je ne sais rien d'autre que ce que nous dit la loi. Je me demande si vous pourriez vérifier pourquoi le texte de cette loi ne figurait pas parmi les documents. J'imagine que le C.P. a repris cette voie ferrée. L'article 1 nous dit que:

La St. Francis and Megantic International Railway est par la présente loi déclarée un ouvrage à l'avantage général du Canada.

Cela devrait sûrement figurer dans votre catalogue.

M. Wendlandt: Monsieur le sénateur, il s'agissait peut-être d'une voie qui coupait celle que nous aurions exploitée.

Le sénateur Riley: J'ignore si c'était effectivement le cas de la voie du St. Francis.

M. Wendlandt: Je ne peux pas vous aider sur ce point. Je tiens à souligner que l'on peut maintenant se procurer le livre dont j'ai parlé dans ma lettre. Je l'ai devant moi et je cherche pour voir si on y parle de la ligne du St. Francis. Je n'ai pas non plus réussi à l'y trouver dans cet ouvrage.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je crois que la copie de cette loi dont nous disposons a été extraite du livre dont parle M. Wendlandt.

M. Wendlandt: C'est possible, mais encore une fois, il faut bien comprendre, Monsieur le Sénateur, que nous n'avons pas passé en revue les statuts dits publics. Vous semblez vous référer à une loi relative à la St. Francis and Megantic Railway Company. C'est là un texte que je n'aurais pas examiné. C'eût été pour moi une tâche écrasante que d'examiner toutes les lois publiques. Comme je l'ai dit dans ma lettre, tous ceux que la question intéresse peuvent le faire eux-mêmes. Ce qui est plus important c'est qu'ils ne sont pas obligés d'accepter mon interprétation de ces lois. Ils peuvent se faire leur propre opinion et agir selon leurs convictions, et non mon opinion.

Le sénateur Riley: Le public a-t-il accès aux textes que vous conservez dans vos coffres?

M. Wendlandt: Je regrette, je ne comprends pas.

Le sénateur Riley: Le public a-t-il toujours pu avoir accès aux lois dont vous parlez et qui se trouvent dans vos coffres?

M. Wendlandt: Non. En règle générale, les archives du Canadien Pacifique ne sont pas accessibles au public.

Le sénateur Riley: Mais vous nous dites maintenant qu'elles le sont.

M. Wendlandt: Ce que je dis, Monsieur le Sénateur, c'est que tout statut public du Parlement du Canada, ou d'une législature provinciale, est vraisemblablement accessible au public et que tous ceux qui veulent les consulter y trouveront mention des baux; ou s'ils n'y font pas à proprement parler allusion, ils pourront les consulter aux Archives publiques. Je

do not think it is up to Canadian Pacific to make available whatever records it may have which are equally available through either the library of Parliament or the Public Archives.

I note, senator, that the St. Francis and Megantic Railway Company is referred to on page 531 of that reference book, and I note the following with respect to that railway company:

See International Railway Company of Canada.

You will note that we do, in fact, refer to the International Railway Company. You will find that the International Railway Company is, in fact, one of the appendices to my letter. So the history of the St. Francis and Megantic Railway Company presumably could be explained by reference to the International Railway Company.

The Chairman: You said that reference to the International Railway Company was appended to your letter.

Mr. Wendlandt: Yes, I believe it is. You will find it on page 279. That is the reference to the International Railway Company; and on page 531 is the reference to the St. Francis and Megantic International Railway Company, which, in this reference book, refers one back to the International Railway Company.

The Chairman: I suppose, Mr. Wendlandt, that what you are saying is that the publication you mention—*The Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836 to 1937*—is really not a written document in the sense that it tells a story, but is, rather, a compendium of all the statutes having to do with railways in Canada?

Mr. Wendlandt: Yes.

The Chairman: It does not set out the contents of the statute, but merely summarizes it, giving the name of the railway to which it refers, the statutory reference and the year in which the statute was passed.

Mr. Wendlandt: That is correct.

The Chairman: So, in order to find out what is contained in any of those acts, one has to look at the act itself, taking this reference as his guide?

Mr. Wendlandt: That is right. I might say that this book is a great help. If one were to start from nothing, it would be quite a chore.

Senator Rowe: Mr. Chairman, did I understand the witness to say that the book is available in the parliamentary library?

The Chairman: The book was just brought to us from the parliamentary library. I might add, for the benefit of the record, that the list of references of statutes seems to begin on page 13 of the book and continues through page 702. Just glancing at a few pages, I see quite a number of statutes referred to on each page. For instance, at page 286 there are 12 different statutes referred to by way of an index or listing. I should think, looking through the book hurriedly, that that would be exceeded on most pages, so that we are dealing with a great volume of statutes.

ne pense pas qu'il appartienne au Canadien Pacifique de communiquer des documents qui peuvent se trouver tout aussi aisément à la bibliothèque du Parlement ou aux Archives publiques.

Je note, Monsieur le Sénateur, que la St. Francis and Megantic Railway Company est mentionnée à la page 531 de cet ouvrage de référence, avec les indications suivantes:

Voir International Railway Company of Canada

Vous constaterez que nous nous référons effectivement à l'International Railway Company et qu'elle fait l'objet d'une des annexes à ma lettre. L'histoire de la St. Francis and Megantic Railway Company pourrait donc probablement s'expliquer en se référant à celle de l'International Railway Company.

Le président: Vous dites que l'International Railway Company fait l'objet d'une annexe à votre lettre.

M. Wendlandt: En effet. Vous trouverez la référence à la page 279; et à la page 531 il y a la référence à la St. Francis and Megantic International Railway Company, qui, dans ce livre de référence, nous renvoie à la l'International Railway Company.

Le président: Si je comprend bien, Monsieur Wendlandt, vous êtes en train de nous dire que la publication dont vous parlez—*The Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836 to 1937*—n'est pas à proprement parler un document écrit qui nous raconterait une histoire, mais un recueil de tous les statuts ayant trait aux chemins de fer au Canada?

M. Wendlandt: Oui.

Le président: Il n'expose pas le contenu de la Loi, mais se contente de le résumer en donnant le nom de la compagnie ferroviaire qu'elle concerne, la référence statutaire et l'année où la loi a été votée.

M. Wendlandt: C'est exact.

Le président: Donc, pour savoir vraiment ce que contiennent ces lois, il faut les consulter directement, en ne se servant de cet ouvrage que comme d'un guide?

M. Wendlandt: C'est exact. J'ajouterai que ce livre est d'une grande utilité. Ce serait une rude tâche s'il fallait partir à zéro.

Le sénateur Rowe: Monsieur le président, si j'ai bien compris, le témoin a dit que ce livre était conservé à la bibliothèque du Parlement?

Le président: Celui que j'ai devant moi, en vient tout droit. J'ajouterai, pour le compte rendu, que la liste des références aux statuts semble aller de la page 13 à la page 702. Un simple coup d'œil à quelques-unes de ces pages m'a montré qu'un nombre important de statuts sont mentionnés dans chacune d'elle. Par exemple, à la page 286 il y en a douze qui apparaissent sous forme d'index ou de liste. Je feuillette rapidement les pages de ce livre et j'ai l'impression que ce chiffre encore plus élevé dans la plupart des pages, ce qui veut dire que nous avons affaire à une masse considérable de statuts.

Senator Riley: I have no further questions on that matter but, as a matter of interest, who owns the land under Windsor Station?

Mr. Deegan: The land under Windsor Station is owned by several railway companies, including the Ontario and Quebec Railway Company, Canadian Pacific Limited, the Atlantic and Northwest Railway Company. It is not just one company.

Senator Riley: Are they all subsidiaries of CP?

Mr. Deegan: The Ontario and Quebec Railway Company is leased to Canadian Pacific in perpetuity, and Canadian Pacific owns approximately 80 per cent of the outstanding stock of that company. The Atlantic and Northwest Railway Company is a 100-per cent owned company. Montreal is the terminus for several of these railway lines. Each railway that was provided with a charter to build a line from Montreal acquired land in and around Windsor Station for the purpose of building the railway.

Senator Riley: Are there any conditions in the lease to CP as to the use of the land or any part of it?

Mr. Deegan: I am afraid I am not properly qualified to interpret the leases.

Mr. Wendlandt: I do not know the answer to that question either.

The Chairman: Just to summarize what you and your colleagues have been saying with reference to the agreements between CP and the government or other organizations regarding an obligation to provide railway service between Montreal and Saint John, New Brunswick, they can generally be divided into two classes. one class is those agreements which did not require public sanction in the sense that they did not need authorization by statute. You have custody of all those agreements and your search to which you referred this morning was of all those documents, in the sense of investigating the index cards or the recording systems which you maintain. All the other documents of that nature, if there are any, would be in one of the statutes which is referred to in this book. A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada.

Mr. Wendlandt: But, again, I did not personally review the public documents, nor did I formulate an opinion as to their contents.

The Chairman: I understand. But you and your associates have reviewed the index cards or the records you keep of all these agreements which do not require public authority.

Mr. Wendlandt: That is correct.

The Chairman: And among those cards you have found no reference to a document of any kind relating to an obligation on the part of CP to provide rail service of any kind between Montreal and Saint-John, New Brunswick?

Mr. Wendlandt: I should say that I was unable to determine in any of those agreements that Canadian Pacific undertook to provide, in perpetuity, passenger train service. So, again, the search was directed to passenger train service. I believe I could say, though, that there is no reference in these agreements to

Le sénateur Riley: Je n'ai pas d'autres questions à poser à ce sujet mais, à titre d'information, qui est propriétaire du terrain sur lequel est bâtie la gare de Windsor?

M. Deegan: Il appartient à plusieurs compagnies ferroviaires, notamment Ontario and Quebec Railway Company, le Canadien Pacifique Limitée, l'Atlantic and Northwest Railway Company. Il n'y a pas de propriétaire unique.

Le sénateur Riley: Sont-elles toutes des filiales du C.P.?

M. Deegan: L'Ontario and Quebec Railway Company est louée au Canadien Pacifique à perpétuité, et le Canadien Pacifique détient environ 80 p. 100 des actions en circulation de cette compagnie. L'Atlantic and Northwest Railway Company est détenue à 100 p. 100. Montréal est le terminus de plusieurs de ces lignes. Chaque compagnie qui a obtenu une charte pour construire une voie ferrée à partir de Montréal a acheté du terrain sur le site de la gare de Windsor et au voisinage de celui-ci dans ce but.

Le sénateur Riley: Le bail accordé au C.P. contient-il certaines conditions relatives à l'usage du terrain ou partie de celui-ci?

M. Deegan: Je crains de ne pas avoir les compétences requises pour interpréter les baux.

M. Wendlandt: Je ne suis pas non plus capable de répondre à cette question.

Le président: Pour résumer ce que vous-même et vos collègues nous avez dit au sujet des ententes entre le C.P. et le gouvernement ou d'autres organismes en ce qui concerne l'obligation d'assurer un service ferroviaire entre Montréal et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), nous pouvons d'une façon générale les répartir en deux catégories. A la première appartiennent les ententes qui n'exigent pas de sanction publique en ce sens qu'elles ne doivent pas être autorisées par un texte de loi. Vous avez la garde de ces ententes et les recherches dont vous avez parlé ce matin au cours desquelles vous avez étudié les fiches ou le système de classement dont vous disposez, étaient destinées à les retrouver. Tous les autres documents de cette nature, s'il en existe, figureraient dans un des status mentionnés dans *A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada*.

M. Wendlandt: Je tiens cependant à répéter que je n'ai pas examiné personnellement les documents publics, et que je n'ai exprimé aucune opinion sur leur contenu.

Le président: Je comprends. Mais vous-même et vos collègues avez examiné les fiches ou les dossiers que vous conservez de toutes les ententes qui n'ont pas besoin d'être publiquement approuvées.

M. Wendlandt: C'est exact.

Le président: Et vous n'avez trouvé sur ces fiches aucune mention d'un document de quelque sorte que ce soit ayant trait à l'obligation pour le C.P. d'assurer un service ferroviaire quelconque entre Montréal et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)?

M. Wendlandt: Je dirais que je n'ai pu rien trouver dans ces ententes qui indique que le Canadien Pacifique s'était engagé à assurer, à perpétuité, un service ferroviaire de transport de voyageurs. Nos recherches ont donc été axées sur ce type de service, mais je crois pouvoir dire qu'il n'était pas non plus fait

freight service, but I feel more comfortable simply by saying that there is no obligation with respect to passenger service.

The Chairman: Of course, we are interested in passenger service. However, the reason I did not segregate passenger service is because I thought you said that many of the documents made no distinction between passenger service and general service.

Mr. Wendlandt: To be more precise, because of the way the records are kept within Canadian Pacific, there is no differentiation made, as such, between passenger service and freight service. In other words, we do not have, as I understand it, within the records of CP a section which says these are the passenger trains or passenger service agreements as opposed to another set of records in a section of the vault saying that these are the agreements covering freight. I would think that the index cards, in their brief synopsis as to the contents of a particular agreement, would make a statement with respect to whether it is a freight or passenger service agreement, but even that, I think, is unlikely. Mr. Deegan?

Mr. Deegan: That is correct, Mr. Wendlandt. The private or third-party agreements, of which there are some 80,000, are filed numerically. The index cards record, as I said before, the document number, the parties to the agreement and the subject of the agreement. They do not distinguish between freight service or passenger service, or even whether the service is related to the airlines, the steamship companies, the trucking companies or what-have-you.

We had to peruse the index cards to determine whether there was anything with respect to passenger operations. In looking at those index cards we decided that we had better pull all the agreements related to train operations of a private nature, and we did so.

Senator Riley: Then I take it that the general description of train service would encompass passenger service as well as freight service?

Mr. Deegan: Yes, but the index cards do not allow us to determine that that particular agreement was related specifically to passenger service, freight service or both.

Mr. Wendlandt: That could only be determined by looking at the agreement itself, and, as I have said, the records of CP are simply not kept for the purpose of enabling us to answer general inquiries. If someone were to ask about whether there was an agreement between CP Limited or Canadian Pacific Railway Company and John Dow in the 1920s, there would be no problem. We can locate that information within minutes. But if one were to ask whether CP has ever done this, that and the other, I believe—and, again, I will refer to Mr. Deegan—that the index cards are not kept as to subject matter. Is that true?

Mr. Deegan: They are not kept as to subject matter.

Senator Rowe: Mr. Chairman, a witness said that they had not been able to locate any documents which compel or obligate CP to institute, in perpetuity, passenger service between Montreal and Saint John. In searching for those docu-

ment de service de transport de marchandises. Disons que je me sentrais plus à l'aise de dire qu'il n'y a aucune obligation en ce qui concerne le transport des voyageurs.

Le président: Nous nous intéressons bien sûr aux services de transport de voyageurs. Mais si je ne les ai pas mis à part c'est parce qu'il m'a semblé que vous avez dit que beaucoup de ces documents ne font aucune distinction entre les services de transport de voyageurs et les services généraux.

M. Wendlandt: Plus précisément, à cause du système de classement des dossiers au Canadien Pacifique, on ne fait aucune différence, en tant que telle, entre le service de transport de voyageurs et celui du transport de marchandises. En d'autres termes, il n'existe pas, à ma connaissance, de section dans nos archives qui précise qu'il s'agit d'ententes sur les trains ou services de transport des voyageurs, et qu'il y en aurait une autre, réservée aux ententes relatives au transport des marchandises. Le bref résumé du contenu d'une entente particulière qui figure sur nos fiches permettrait de savoir s'il s'agit d'un accord pour le transport de marchandises ou celui de voyageurs, mais même de cela, je n'en suis pas du tout sûr, M. Deegan?

M. Deegan: C'est exact, M. Wendlandt. Les ententes privées ou avec des tiers sont 80 000 environ et sont classées numériquement. Comme je l'ai dit tout à l'heure, les fiches portent les indications suivantes: numéro du document, signataires de l'entente et sujet de cette entente. Aucune distinction n'est faite entre le service de marchandises et le service de transport de voyageurs, ou même des liens possibles de service avec les compagnies aériennes, les compagnies maritimes, ou les compagnies de camionnage, etc.

Nous avons été obligés d'examiner ces fiches pour voir si elles portaient mention de services de transport de voyageurs. Lors de notre examen nous avons décidé qu'il était préférable d'extraire toutes les ententes qui avaient trait aux exploitations ferroviaires de caractère privé, et c'est ce que nous avons fait.

Le sénateur Riley: La description générale des services ferroviaires engloberait donc les services de transport de voyageurs et ceux de transport de marchandises?

M. Deegan: Oui, mais nos fiches ne nous permettent pas de savoir si une entente donnée avait spécifiquement trait à un service de transport de voyageurs, de marchandises ou les deux.

M. Wendlandt: Seule l'entente permettrait de le savoir, et, comme je l'ai dit, les archives du C.P. ne sont pas conçues de manière à nous permettre de répondre à des demandes de renseignement générales. Si quelqu'un nous demandait s'il y avait eu une entente entre le C.P. Limitée ou le Canadian Pacific Railway Company et x au cours des années 1920, il n'y aurait pas de problème. Nous pourrions trouver le renseignement en quelques minutes. Mais si on nous demandait si le C.P. a jamais fait telle ou telle chose, je crois—et encore une fois je m'en remettrai à M. Deegan—que les fiches ne sont pas établies par sujet. Est-ce exact?

M. Deegan: En effet, elles ne le sont pas.

Le sénateur Rowe: Monsieur le Président, un témoin a déclaré qu'il n'avait pas été possible de trouver de documents qui contraignent ou obligent le C.P. à créer un service ferroviaire de transport de voyageurs à perpétuité entre Montréal et

ments—and you say that some search was made—did the search include the National Archives, or the Library of Parliament?

Mr. Wendlandt: No.

Senator Rowe: So conceivably, if there was such an agreement obligating Canadian Pacific to carry on this service, and if that document got lost from the Canadian Pacific records, there would be a facsimile copy either in the National Archives or in the Library of Parliament, or in both, I would think.

Mr. Wendlandt: Hopefully.

Senator Rowe: But you did not carry out any search in those institutions?

Mr. Wendlandt: No. Again, senator, I must say that I did not review public records, for the very simple reason that such a task is an enormous one, and not an easy one. I alone could not do it, and certainly could not do it in the time frame within which the senator, I think, wanted the answer. That is the first point.

Secondly, any opinion that I may give with respect to such public documents would be of no assistance to anybody, because anyone can look at those documents and formulate his own opinion as to whether, pursuant to such a document, Canadian Pacific does or does not have an obligation with respect to passenger train services.

You will also recall that in the judgment that I referred to of the Honourable Mr. Justice Walsh, in the Montreal case, reference was made to a statute, more particularly a private agreement, which was subsequently sanctioned by statute of that province, pursuant to which it would have appeared that Canadian Pacific did have some sort of obligation to provide passenger train service between Montreal and Ottawa. That agreement was interpreted by the Honourable Mr. Justice Walsh in his judgment, and he came to the conclusion that, notwithstanding the terms of that agreement, it is not enforceable against Canadian Pacific in the light of the provisions of the Railway Act; that it is the federal government that has full authority and power with respect to the provision of, in this instance, passenger train service; and that, therefore, the order of the Governor in Council instructing Canadian Pacific to cease operating that passenger train service was an enforceable order with respect to Canadian Pacific. Therefore, he said, in effect, in my view, that that obligation, as set forth in the public agreement subsequently sanctioned by a statute of the legislature of the Province of Quebec, is not an enforceable obligation with respect to Canadian Pacific.

Senator Langlois: May I point out at this stage that the purpose of our request to the witness, Mr. Chairman, was to invoke production of Canadian Pacific's own documents, and not public documents. It was limited to that.

The Chairman: Quite right.

With reference to the judgment of Mr. Justice Walsh, may I ask if it is correct that he is a single judge of the Trial Division of the Federal Court of Canada?

Mr. Wendlandt: That is correct.

The Chairman: What is the chain of appeal from him upwards?

Saint-Jean. Lors de la recherche de ces documents—et vous dites qu'il y en a eu une—êtes-vous allé aux Archives nationales ou à la bibliothèque du Parlement?

M. Wendlandt: Non.

Le sénateur Rowe: Il est donc concevable que s'il existait une entente obligeant le Canada Pacifique à assurer un tel service, et que si elle avait disparu des archives du Canada Pacifique, il y en aurait une copie soit aux Archives nationales ou à la bibliothèque du Parlement, ou aux deux.

M. Wendlandt: On peut l'espérer.

Le sénateur Rowe: Mais vous n'avez fait aucune recherche dans ces deux établissements?

M. Wendlandt: Non. Je répète, Monsieur le Sénateur, que je n'ai pas fait de recherches dans les Archives publiques pour la bonne raison qu'il s'agissait là d'une tâche écrasante et ardue. Je n'y serais pas parvenu à moi tout seul, et certainement pas dans les délais fixés par le Sénateur pour obtenir une réponse.

En second lieu, mon opinion sur des documents publics de cette nature n'aurait aucune valeur, puisque n'importe qui peut les consulter et décider si, à son avis, ils contraignent le Canadien Pacifique à assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs.

Vous vous souviendrez également que dans le jugement du Juge Walsh à propos de l'affaire de Montréal, mention était faite d'un statut, plus précisément une entente privée, ultérieurement sanctionnée par une loi provinciale, aux termes duquel il apparaissait que le Canadien Pacifique était tenu, sous une forme ou sous une autre, d'assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs entre Montréal et Ottawa. Le Juge Walsh a interprété cette entente dans son jugement et est parvenu à la conclusion que, en dépit des termes de l'entente, elle ne peut être imposée au Canadien Pacifique compte tenu des dispositions de la Loi sur les chemins de fer; que c'est le gouvernement fédéral qui a pleine autorité en ce qui concerne la prestation, dans ce cas particulier, de services ferroviaires de transport de voyageurs, et qu'en conséquence, l'ordre du Gouverneur en conseil enjoignant le Canadien Pacifique de cesser d'exploiter ce service voyageurs était exécutoire. Il déclarait ainsi, à mon avis, que l'obligation fixée dans l'entente publique et ultérieurement sanctionnée par un statut de la législature québécoise, n'est pas exécutoire pour le Canadien Pacifique.

Le sénateur Langlois: J'aimerais faire remarquer, Monsieur le Président, que nous avons demandé au témoin de produire les documents propres au Canadien Pacifique, et non des documents publics. C'est tout ce que nous demandions.

Le président: C'est tout à fait juste.

En ce qui concerne le jugement du Juge Walsh, est-il exact qu'il est le seul juge de la Division de première instance du tribunal fédéral du Canada?

M. Wendlandt: C'est juste.

Le président: Comment peut-on faire appel de son jugement?

Mr. Wendlandt: Well, an appeal has been launched against that judgment and, presumably, if the plaintiffs proceed with that appeal they will proceed before the Appeal Division of the Federal Court, at which time it will be heard by a minimum of three judges. Presumably, if the plaintiffs are still not satisfied with the judgment of the Court of Appeal, or, indeed, if we are not satisfied with it, appeal can be had to the Supreme Court of Canada, upon leave being granted.

The Chairman: Thank you.

Now, returning for a moment to the private documents with relation to which you caused the search to be made, and which you have described to us, am I to understand that as a result of that search you are still not able to tell us whether any of those documents might or might not relate to passenger service between Montreal and Saint John?

Mr. Wendlandt: I am sorry; I must not have been very clear in one of my answers. The private documents that were given to me by the Secretary of the company were reviewed by me, and I have, as I said in this letter, satisfied myself that in those agreements there is no obligation on Canadian Pacific to provide a passenger train service between Saint John and Montreal in perpetuity. There is no such obligation.

The Chairman: But those documents which you referred to were those selected by someone—I suppose Mr. Deegan or his staff—as the only documents which seemed to relate to the subject as far as he could judge from the examination of the index cards.

Mr. Wendlandt: Yes, but it goes a little further than that. The index cards were examined, and a whole series of documents pulled out and reviewed from the point of view of whether or not they did indeed refer to passenger train service. Many of those documents did not apply at all but were still given to me to review.

If the question is, “Well, did you really pull all the documents?” I have to reply, “To the best of our ability, yes, we pulled all the documents. To the best of our ability, yes, we reviewed all pertinent documents—private documents.” Is there such a thing as 100 per cent proof? No. Neither with this exercise nor, I imagine, with any other exercise.

Senator Rowe: Mr. Chairman, apropos of Senator Langlois’ topic a moment ago, I would like to say that I did not want to imply—I did not imply, in fact—that there was any obligation on Canadian Pacific, or on any other officials, to go looking for public documents, or copies of private documents, that have been lodged in the National Archives or the Library of Parliament. What I was trying to establish—I think it is almost self-evident—is that it is theoretically possible that there exist documents or agreements which might not be in the hands of Canadian Pacific, or of the private sector, but which could rest somewhere in our public records offices. That in no way entails any obligation on your part or the part of Canadian Pacific, to go looking for them. That is our business, not yours.

Mr. Wendlandt: Yes, senator. That is possible. I might also add that it is possible that some of the lines that Canadian Pacific leased for 999 years may have some documents which

M. Wendlandt: Eh bien, l’appel a été fait de ce jugement et, si les plaignants y donnent suite, la cause sera portée devant la Division d’appel de la Cour fédérale où elle sera entendue par un minimum de trois juges. Il est probable que si les plaignants continuent à ne pas être satisfaits du jugement de la Cour d’appel, ou si encore c’est nous qui ne le sommes pas, appel pourra être fait devant la Cour Suprême du Canada lorsque l’autorisation en est donnée.

Le président: Merci.

Revenons un instant aux documents privés que vous avez fait rechercher et que vous nous avez décrits. Dois-je comprendre qu’après toutes ces recherches vous n’êtes toujours pas en mesure de nous dire s’ils ont ou non rapport avec un service de transport de voyageurs entre Montréal et Saint-Jean?

M. Wendlandt: Excusez-moi; certaines de mes réponses n’ont sans doute pas été suffisamment claires. Les documents qui m’ont été remis par le Secrétaire de la compagnie ont été examinés par mes soins et, comme je le dis dans cette lettre, je suis parvenu à la conclusion qu’ils ne contiennent aucune obligation pour le Canadien Pacifique, d’assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs entre Saint-Jean et Montréal, à perpétuité. Cette obligation n’existe pas.

Le président: Mais les documents dont vous parlez ont été choisis par quelqu’un—je suppose qu’il s’agissait de M. Deegan ou de son personnel—parce qu’ils étaient les seuls à sembler avoir un rapport avec le sujet autant que l’examen des fiches permettait d’en juger.

M. Wendlandt: Oui, mais cela va un peu plus loin. Nous avons examiné des fiches, toute une série de documents ont été extraits et étudiés pour voir s’il y était question de transport de voyageurs. Bon nombre d’entre eux n’avaient rien à faire avec la question mais m’ont malgré tout été soumis.

Si vous me demandez, «avez-vous vraiment sorti tous les documents?» Dans toute la mesure de nos moyens, oui nous les avons tous sortis. Dans toute la mesure de nos moyens, oui, nous avons examiné tous les documents pertinents—les documents privés.» La preuve à cent pour cent existe-t-elle? Non. Ni dans ce cas, ni, je crois, dans n’importe quel autre.

Le sénateur Rowe: Monsieur le président, je voudrais revenir aux observations faites tout à l’heure par le sénateur Langlois. Je tiens à dire que je ne voulais pas laisser entendre—en fait, je ne l’ai pas fait—que le Canadien Pacifique ou tous autres représentants d’un organisme étaient tenus de rechercher des documents publics, ou des copies de documents privés, conservés aux Archives nationales ou à la bibliothèque du Parlement. Ce que j’essayais d’établir—je crois que c’est presque l’évidence même—c’est qu’en théorie, il est possible qu’il existe des documents ou ententes qui ne seraient pas aux mains du Canadien Pacifique, ou du secteur privé, mais qui pourraient se trouver quelque part ailleurs dans nos bureaux d’Archives publiques. Cela ne vous engage aucunement, ni vous ni le Canadien Pacifique, à aller les chercher. C’est notre problème, pas le vôtre.

M. Wendlandt: Oui, monsieur le sénateur. C’est possible. J’ajouterais également qu’il est possible que certaines des lignes de chemins de fer louées pour 999 ans par le Canadien

were never transmitted to Canadian Pacific. I am going back to the early history of these companies. Some of these companies, as you know, were leased to Canadian Pacific because they had financial difficulties, and it may well be that these companies, prior to being leased to Canadian Pacific, entered into a whole series of agreements which did not come to the knowledge of Canadian Pacific, and which do not appear in the archives of Canadian Pacific. They nevertheless may exist.

The Chairman: In your letter, on the first page, the second paragraph, you say, in reference to your index cards, "Some 100,000 of such index cards are in active use." Farther up in the same paragraph you say, "Some 80,000 agreements are kept in the vault of the company." What is the difference between the 100,000 and the 80,000 agreements?

Mr. Wendlandt: Well, some index cards are cross-reference cards, and that is why you would have more index cards than agreements.

The Chairman: I see. Somebody, obviously, was responsible for making up each one of these index cards over the year.

Mr. Wendlandt: Yes.

The Chairman: I suppose that there is always the opportunity for error when any human being does anything of that or any other nature.

Mr. Wendlandt: True.

The Chairman: I suppose there is no way you can exclude the possibility that there was some error made along the line somewhere in summarizing the subject matter on each index card.

Mr. Wendlandt: Well, I would like to think that Canadian Pacific is infallible, but I am not so sure I can assert that.

The Chairman: There is also, I suppose, the possibility of human error in the examination of those index cards.

Mr. Wendlandt: Absolutely.

The Chairman: It is not possible, then, for you or anybody else to assert positively that there is no such agreement. However, insofar as you have gone, all reasonable efforts have been made and, as a result of those reasonable efforts, you have not been able to find any such agreement?

Mr. Wendlandt: That is correct.

Senator Riley: Mr. Chairman, bearing in mind what Mr. Wendlandt has said about public documents, the various acts which have been legislated down through the years have been made available to the committee. A search has been made of the library, though not of the archives, and I have most of those acts right here. The thrust of my questioning at the last meeting, however, was toward the production of any agreements. I was not asking for public acts; I was asking for agreements. I believe that I suggested that the committee had the power to subpoena any such agreements. The witness has made reference to there being some agreements in existence, but we have not seen them. They have not been produced by him. He has merely given an opinion as to the responsibility of CP in respect of those agreements.

Pacifique détiennent des documents qui n'ont jamais été transmis au Canadien Pacifique. Je parle là des tout débuts de ces compagnies. Certaines d'entre elles, comme vous le savez, ont été louées à bail au Canadien Pacifique à cause de leurs difficultés financières, et il se peut très bien qu'avant que cela se produise, elles aient conclu toutes sortes d'ententes qui n'ont jamais été portées à la connaissance du Canadien Pacifique, et qui n'apparaissent donc pas dans nos archives. Cela n'empêche pas qu'elles puissent exister.

Le président: Dans la première page de votre lettre, au second paragraphe, vous déclarez, à propos des fiches, que «100,000 environ de ces fiches sont actives.» Un peu plus haut dans le même paragraphe vous dites que, «80,000 ententes environ sont conservées dans les coffres de la compagnie.» Pourquoi cette différence entre ces deux chiffres?

M. Wendlandt: Eh bien, certaines d'entre elles sont des fiches de rappel, c'est pourquoi, il y a plus de fiches que d'ententes.

Le président: Je vois. Manifestement, quelqu'un avait pour responsabilité d'établir toutes ces fiches au cours des années.

M. Wendlandt: Oui.

Le président: Je suppose qu'il y a toujours un risque d'erreur lorsqu'un être humain fait un travail de ce genre, ou d'ailleurs de toute autre nature.

M. Wendlandt: C'est vrai.

Le président: Je suppose qu'il vous est impossible d'écarter la possibilité qu'à un moment donné ou un autre, une erreur a été commise dans l'établissement du sommaire inscrit sur chaque fiche.

M. Wendlandt: J'aimerais bien sûr pouvoir dire que le Canadien Pacifique est infallible, mais ce serait peut-être aller un peu loin.

Le président: Il n'est pas non plus impossible, je suppose, que des erreurs humaines se soient glissées dans l'examen de ces fiches.

M. Wendlandt: Absolument.

Le président: Il est donc impossible pour vous, ou n'importe qui d'autre d'affirmer catégoriquement qu'une telle entente n'existe pas. Cependant, en ce qui vous concerne, tout ce qu'il est raisonnable d'attendre a été fait et malgré ces efforts, vous n'avez pas pu trouver une telle entente?

M. Wendlandt: C'est exact.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, compte tenu de ce que M. Wendlandt nous a dit à propos des documents publics, les diverses lois qui ont été votées au cours des années ont été mises à la disposition du Comité. Des recherches ont été faites à la bibliothèque, sinon aux archives, et j'ai la plupart de ces textes de loi devant moi. Ce que je demandais surtout, cependant, au cours de la dernière réunion, c'était qu'on nous fournisse des ententes. Je ne demandais pas de lois publiques; je demandais des ententes. Je crois avoir déclaré que le Comité avait les pouvoirs nécessaires pour exiger la présentation de telles ententes. Le témoin a fait allusion à certaines ententes existantes mais nous ne les avons pas vues. Il ne nous les a pas présentées, il s'est contenté d'exprimer une opinion sur la responsabilité du C.P. à l'égard de ces ententes.

Mr. Wendlandt: Senator, I understood your inquiry to be directed to the production of any agreement pursuant to which Canadian Pacific would have undertaken any such obligation.

Senator Riley: That is right.

Mr. Wendlandt: I did not find such an agreement. Therefore, none was produced.

Senator Riley: However, you qualified your statement by saying that no agreement exists which requires CP to provide passenger rail service in perpetuity.

Mr. Wendlandt: Yes.

Senator Riley: Are there any agreements at all with respect to the requirement for CP to provide any rail passenger service, even if for a certain term of years?

Mr. Wendlandt: In none of the private agreements that I have been able to find and that I examined was there any obligation on the part of CP to provide such a service.

Senator Riley: Even shorter term agreements?

Mr. Wendlandt: Yes.

Senator Riley: You did find some agreements, however?

Mr. Wendlandt: Oh, yes, senator. There is a whole host of agreements. I might add, however, that we would be extremely reluctant to make available for production agreements which have nothing to do with passenger train service—which have nothing to do with the reference that this committee has been given—in order to ascertain whether or not they contain any obligation on the part of CP. I have been asked to provide you with certain agreements if such agreements exist. I have not been able to find such an agreement; therefore, none has been produced.

I might add further, sir, that if such an agreement does exist, presumably it is a private agreement, so there would be two parties to that agreement: Canadian Pacific and whoever would be the other signing party. I note that the City of Saint John sued Canadian Pacific, amongst others, as a result of the issuance of the Order in Council.

Senator Riley: Such proceedings were started.

Mr. Wendlandt: Yes, they were. I note that in those proceedings no reference was made to any agreement that may exist or that is pretended to have existed between the City of Saint John and Canadian Pacific with respect to that service. I note further that, with respect to those proceedings, the attorneys—for good, bad or indifferent reasons, I do not know the reasons—withdrawed their case. In other words, their case was never pleaded. You will note that, with respect to certain train services in the province of Ontario, the attorneys representing, in that case, a numbered company, proceeded with their case, notwithstanding the fact that judgments had been issued both in the provinces of Saskatchewan and Quebec with respect to the whole matter of the validity of the Order in Council. Therefore, I can only surmise that, with respect to the case in New Brunswick, the attorneys there must have come to the conclusion that they were not happy with the validity of their pretences.

Senator Riley: It is simply because they could not find any agreement.

M. Wendlandt: Monsieur le sénateur, si je comprends bien, ce que vous demandez c'est que tous les documents engageant la responsabilité du Canadien Pacifique vous soient présentés.

Le sénateur Riley: C'est exact.

M. Wendlandt: Je n'en ai pas trouvé. Je ne vous en ai donc présenté aucun.

Le sénateur Riley: Vous avez cependant précisé qu'il n'existe aucune entente exigeant du C.P. qu'il assure un service ferroviaire à perpétuité de transport de voyageurs.

M. Wendlandt: Oui.

Le sénateur Riley: Existe-t-il des ententes qui exigent de votre compagnie qu'elle assure un service ferroviaire quelconque, ne serait-ce que sur un certain nombre d'années?

M. Wendlandt: Aucune entente privée n'en fait état.

Le sénateur Riley: Même des ententes à plus court terme?

M. Wendlandt: Oui.

Le sénateur Riley: Vous en avez pourtant trouvé quelques-unes?

M. Wendlandt: Oh oui, monsieur le sénateur. Il y a une foule d'ententes. Je tiens cependant à ajouter que nous hésitions beaucoup à présenter des ententes de production qui n'ont rien à voir avec le service de transport de voyageurs—et qui n'ont rien à voir avec les documents de référence remis à ce comité—pour établir s'ils contiennent ou non des obligations de la part du C.P. On m'a demandé de vous fournir certaines ententes si elles existent. Je n'en ai pas trouvé, je ne vous en ai donc pas fourni.

J'ajouterai que si une telle entente existe effectivement il est probable qu'il s'agisse d'une entente privée, ce qui implique deux parties: le Canadien Pacifique et l'autre signataire, quel qu'il soit. Je relève que la Ville de Saint-Jean a poursuivi le Canadien Pacifique, entre autres, à cause de l'émission de l'Ordre en Conseil.

Le sénateur Riley: L'affaire est en effet en cours.

M. Wendlandt: Oui, en effet. Je note que dans ces comptes rendus aucune mention n'a été faite de l'existence possible ou prétendue d'une entente entre la Ville de Saint-Jean et le Canadien Pacifique en ce qui concerne ce service. Je note également que, en ce qui a trait à ce compte rendu, les avocats—pour des raisons bonnes ou mauvaises, et que j'ignore d'ailleurs—ont abandonné. En d'autres termes, ils n'ont jamais plaidé leur cause. Vous remarquerez que en ce qui concerne certains services ferroviaires dans la province de l'Ontario les avocats représentant, dans ce cas, une société incorporée, sont allés de l'avant, en dépit du fait que des jugements avaient été prononcés en Saskatchewan et au Québec sur la validité de l'Ordre en Conseil. Je ne peux donc qu'en conclure que, en ce qui concerne l'affaire du Nouveau-Brunswick, les avocats sont parvenus à la conclusion qu'ils n'étaient pas très sûrs de la validité de leurs arguments.

Le sénateur Riley: C'est tout simplement parce qu'ils n'ont pas pu trouver d'entente.

Mr. Wendlandt: Yes, but, senator, I do not think—

Senator Riley: That is why I am interested in whether any such agreements exist in the archives of CP.

Mr. Wendlandt: Senator, as I said, none does exist. I might add that I find it difficult to accept that the Senate of Canada should ask Canadian Pacific to in fact make a case against itself, notwithstanding that whoever may be the signing party to such an agreement does not advance any such case. None has been advanced to date. As I say, proceedings were started and the case was withdrawn.

I believe that CP has gone as far as it can, under the circumstances. We have worked very hard to review these documents. People have spent days and days going through these documents. We have now come to the conclusion that no such agreement exists. We are satisfied with that answer.

The Chairman: I am not quite clear as to what you meant by your reference to the Senate of Canada trying to persuade CP to make a case against itself. I thought that all we were asking for was agreements relating to any obligation of CP to provide certain rail services. The Senate of Canada is concerned with the people of Canada and not with any particular plaintiff or individual. I think that you were treating the request in the manner that you would treat a discovery in a law suit, that is, on an adversarial basis, rather than treating it as a legitimate public inquiry by the Senate of Canada.

Mr. Wendlandt: Senator, if I may respond, we have certainly treated this inquiry with a great deal of seriousness. I hope that we have demonstrated to you that no reasonable effort was spared to try to come up with an answer.

The Chairman: Thank you.

Honourable senators, once more I ask are there any further questions?

Since I hear no response, I assume that there are no further questions.

I wish to thank you and your colleagues, Mr. Wendlandt, not only for coming here today but for the obviously substantial efforts you have made in your search, as you have described it. We want you to understand—I am sure that I can say this on behalf of the committee—that we realize you have made a very substantial effort. I think I also have to say that there are some areas that may require some further inquiry, but we are not putting that burden on you at the moment. Thank you.

Mr. Wendlandt: I thank you.

The Chairman: I would ask the members of the committee, if they would, to remain for a few minutes. We would be glad to excuse the witnesses at this time.

The committee proceeded in camera.

M. Wendlandt: Oui, mais monsieur le sénateur je ne crois pas que . . .

Le sénateur Riley: C'est pourquoi je voudrais tant savoir s'il existe des ententes de ce genre dans les archives du C.P.

M. Wendlandt: Monsieur le sénateur, comme je l'ai déjà dit, il n'y en a pas. J'ajouterai qu'il est difficile d'accepter que le Sénat du Canada demande au Canadien Pacifique de s'incriminer, en dépit du fait que le signataire d'une telle entente, quel qu'il soit n'a pas présenté de plainte. En tout cas pas pour l'instant. Comme je l'ai dit l'affaire a été engagée et a ensuite été retirée.

J'estime que dans les circonstances, le C.P. a fait tout son possible. La revue de ces documents nous a demandé énormément de travail. Nous y avons passé des jours et des jours. Nous sommes maintenant parvenus à la conclusion qu'une telle entente n'existe pas. C'est là notre réponse, et elle nous satisfait.

Le président: Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire lorsque vous faites allusion aux efforts du Sénat du Canada pour persuader le C.P. de s'incriminer. Je croyais que tout ce que nous demandions c'étaient des ententes qui avaient trait aux obligations faites au C.P. de fournir certains services ferroviaires. Le Sénat a le souci du bien-être du peuple canadien et non du plaignant ou de particuliers ou de l'individu. Je crois que vous avez réagi à cette demande comme vous le feriez à l'égard d'un examen au préalable dans un procès, c'est-à-dire, comme quelque chose d'hostile, au lieu de le traiter comme une enquête publique légitime du Sénat du Canada.

M. Wendlandt: Monsieur le sénateur, j'ajouterai si vous me le permettez, que vous avez certainement traité cette enquête avec beaucoup de sérieux. J'espère que nous vous avons donné la preuve que nous n'avons pas épargné les efforts pour trouver une réponse.

Le président: Merci.

Messieurs les sénateurs, avez-vous d'autres questions?

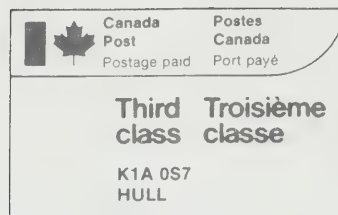
J'en conclus que non, puisque personne ne dit rien.

Je tiens à vous remercier, monsieur Wendlandt, ainsi que vos collègues, non seulement pour avoir comparu devant nous aujourd'hui mais également pour les efforts manifestement considérables que vous avez déployés dans vos recherches, comme vous nous l'avez dit vous-même. Soyez convaincu—je suis certain que j'exprime ici l'avis du Comité—que nous nous rendons bien compte de vos efforts. Je crois devoir ajouter qu'il faudra peut-être pousser encore les recherches dans certains domaines, mais c'est une responsabilité que nous ne voulons pas vous imposer pour l'instant. Merci.

M. Wendlandt: Merci.

Le président: J'invite maintenant les membres du Comité à bien vouloir demeurer quelques minutes de plus. Les témoins sont libres de se retirer.

Le Comité poursuit la séance à huis-clos.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacre-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada.
45, boulevard Sacre-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From C.P. Rail:

Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor;
Mr. D. J. Deegan, Assistant Secretary.

De C.P. Rail:

M. H. C. Wendlandt, avocat principal;
M. D. J. Deegan, secrétaire adjoint.

112

BINDING SECT. AUG 7 1985

